ACTE DE NAVIGATION.

RAPPORT
ET PROJET DE DÉCRET
SUR LA NAVIGATION FRANÇOISE,

PRÉSENTÉ

A L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Au nom de ses Comités de la Marine, d'Agriculture & de Commerce, suivi d'un projet de décret sur le jaugeage des navires;

PAR M. DELATTRE, Député du Département de la Somme.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Le 22 Septembre 1791.

A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
1791.

AVERTISSEMENT.

Les comités de la marine, d'agriculture & de commerce n'ont pu présenter à l'Assemblée nationale que pendant les derniers jours de sa session, le projet de décret sur la navigation dont elle leur avoit ordonné de s'occuper. Ils n'ont point cru devoir insister trop vivement alors, pour que ce projet fût mis à l'ordre du jour; d'autant plus qu'il ne pouvoit être imprimé & distribué que fort tard L'Assemblée avoit disposé de tous ses momens, elle n'avoit que fort peu de temps à donner à chaque objet, & la discussion du projet de décret de navigation en réclamoit beaucoup. Les comités ne voulant point brusquer une délibération sur une question qui leur a paru d'autant plus délicate, qu'ils l'ont plus approfondie, se sont fait un devoir de renoncer à la satisfaction de faire prospérer peut-être leur travail auprès de l'Assemblée nationale actuelle. Ils se sont bornés à en ordonner l'impression pour le livrer à la législature qui va nous succéder : s'il est adopté par elle, il en inspirera plus de c onfiance; projet acquerra d'ailleurs plus de maturité, & sa publicité appellera plus de lumières.

RAPPORT
ET PROJET DE DÉCRET
SUR
LA NAVIGATION FRANÇOISE.

MESSIEURS,

La France renferme dans ſon ſein le germe de toutes les proſpérités; c'eſt à notre nouveau gouvernement qu'il eſt réſervé de les faire éclore. Riche des productions variées de ſon ſol, puiſſante par ſon immenſe population, forte de ſon aſſiette phyſique & du nouveau caractère moral que viennent de prendre ſes habitans, elle doit atteindre bientôt, nous ne dirons pas aux plus brillantes, mais, nous dirons mieux, aux plus heureuſes deſtinées.

Il ne faut pas ſe livrer au triſte plaiſir de reprocher à l'ancien régime ſes fautes & ſes torts : il fallut le combattre tant qu'il fut debout; terraſſé, il eſt plus qu'inutile de l'inſulter ; il ne s'agit que de réparer ſes erreurs ou même ſes injuſtices.

Après l'agriculture, c'eſt vers le commerce qu'il faut diriger l'impétueuſe activité des François ; & comme le génie d'un grand peuple ne ſe porte pas vers de petites choſes, il faut d'abord agrandir la ſphère du négoce, en excitant aux vaſtes entrepriſes ; il faut prodiguer enſuite tous les moyens qui peuvent les favoriſer, & ſeconder enfin tous les genres d'induſtrie.

Oui, Meſſieurs, toutes les branches de commerce doivent être protégées ; toutes ſont utiles & précieuſes : mais c'eſt ſur le commerce maritime ſur-tout, dont la carrière eſt plus vaſte, la ſcience plus compliquée, que doit ſe raſſembler votre intérêt, & que nous nous propoſons ici d'appeler votre protection & même vos complaiſances.

Un coupable orgueil ne doit pas nous dominer ; nous devons ſeulement montrer une juſte & généreuſe émulation. Il faut que le François ſache rencontrer des rivaux ; mais, en quoi que ce ſoit, il ne doit plus reconnoître de maîtres. Cependant nous ne pouvons vous le diſſimuler, l'Angleterre a une marine plus formidable que la nôtre, & ſes flottes marchandes ont porté ſon glorieux pavillon ſur tous les points du globe. L'Angleterre, aſſiſe au milieu des mers, en affectoit, il n'y a pas long-temps encore, la ſouveraineté ; elle ſembloit ne regarder ſon iſle que comme le trône de ſa domination, mais le vaſte océan comme ſon véritable empire : cet empire, nous devons le partager avec elle, ou plutôt nous devons affranchir les mers pour y fraterniſer avec tous les peuples qu'un commerce hoſpitalier, franc & loyal, peut & doit nous aſſocier.

Nous avons plus de population, plus de richeſſes territoriales que l'Angleterre ; nous ſommes égaux aux Anglois en audace & en génie. Pourquoi ne marcherions-nous pas ſur la même ligne dans la carrière ouverte à l'ambition de tous les peuples ?

Dès que la Grande-Bretagne eut senti que, pour primer dans l'univers, il lui falloit conquérir sur les mers tout ce qu'elle ne trouvoit pas en elle-même, son génie s'est porté tout entier vers la marine; dès-lors ses matelots sont devenus l'objet de ses plus douces attentions : elle a multiplié ses ports, ses chantiers, ses arsenaux; elle les a fournis de tout ce qui pouvoit favoriser les constructions & aider la navigation : faveurs, primes, encouragemens, feux, tonnes, balises, secours de toute espèce, tout a été prodigué. Par des facilités, par des moyens heureux qui ne commandent pas, mais qui font mieux parce qu'ils ne font qu'engager par une invisible provocation qui n'avertit pas les autres peuples, elle a excité ses marins à la pêche, berceau de toute marine : par une insensible gradation, elle les a lancés dans les plus grandes entreprises; elle a commandé les découvertes à tous ses navigateurs; elle a fondé des comptoirs dans tous les points importans du globe : sur toutes les mers elle a protégé le pavillon du plus petit navire marchand avec autant d'énergie que celui de ses amiraux; enfin elle a donné à ses matelots, au régime de la presse près, des lois heureuses, sages, & sur-tout protectrices, & elle a couronné tant de bienfaits par cet acte si renommé, par cet acte de navigation sur lequel repose la prospérité de la marine angloise.

De si importantes leçons ne seront pas toujours en vain sous nos yeux; nous ferons enfin pour notre commerce & notre navigation ce que l'Angleterre a fait pour ses marins & ses négocians; alors nous obtiendrons les mêmes succès, & notre commerce arrivera à la même splendeur.

Mais, nous ne différons pas de le dire, une dangereuse doctrine a peut-être pris trop de crédit parmi nous; c'est celle d'une liberté commerciale indéfinie. Des hommes à systêmes, des spéculateurs de cabinet, des

théoriciens abstraits ont embrassé cette idée funeste, & le comité des contributions publiques de l'Assemblée nationale nous a paru lui-même s'en être fait une espèce de religion. Nous, amis du commerce, nés dans son sein, institués par vous pour défendre ses intérêts ; nous à qui non plus la théorie n'en est pas inconnue, mais qui sommes encore plus surement éclairés par l'expérience & la pratique, nous ne nous sommes laissé éblouir ni subjuguer par une idée brillante & mensongère, & nous avons eu la tâche difficile de combattre sans gloire & sur un terrein désavantageux, un systême funeste que nos adversaires s'honoroient au contraire de défendre. Vous vous rappellerez, Messieurs, tout ce qu'il a fallu vaincre pour amener le comité des contributions publiques avec lequel nous avons eu souvent à travailler, au point de consentir à quelques articles de droits prohibitifs, & aux très-rares prohibitions absolues du tarif de nos douanes que la France doit à vos infatigables travaux.

Et le comité des contributions publiques ne sera peut-être pas fâché que nous voulions le publier ; c'est peut-être beaucoup plus parce que ces droits peuvent donner un produit & augmenter la masse des contributions indirectes qu'il a pu les tolérer, que parce qu'il a cru qu'il fût bon de mulcter d'un droit quelconque une industrie étrangère.

Quant à nous, nous professons des sentimens bien opposés ; ces droits alimentent le fisc, & c'est un avantage de plus : mais ce n'est point sous le point-de-vue fiscal que nous les envisageons ; c'est sous un aspect d'utilité conservatrice bien autrement précieuse que nous les considérons. Ces droits, ces prohibitions, sont l'égide de nos manufactures ; ce sont ces droits qui repoussent l'industrie étrangère & protègent la nôtre ; nos douanes, nos barrières sont le rempart de notre commerce : c'est sous cet abri protecteur, c'est derrière cette enceinte tuté-

faire que nos manufactures vont croître, fleurir & prospérer.

A présent que la gabelle n'existe plus, que la culture du tabac nous est restituée, que le régime des aides a disparu, que nous jouissons dans l'intérieur de la plus libre circulation, il faut que l'habitant des villes & le peuple des campagnes commencent à restituer aussi quelqu'honneur aux employés de la régie des douanes nationales; il faut qu'ils comprennent bien que ces employés ne sont plus les satellites du fisc qui dévoroit tout, mais qu'ils sont les soldats du commerce, la sentinelle de l'industrie, les gardiens enfin de nos manufactures; il faut que le peuple sache que c'est leur vigilance qui assure le travail du peuple; que s'ils ne repoussoient point, que si, par une négligence coupable, ou par une corruption bien autrement criminelle, ils laissoient entrer les productions d'un sol étranger, ou les étoffes que les étrangers ont fabriquées, ils permettroient le larcin du travail du peuple; il faut qu'ils sentent que tout fraudeur vole l'Etat, mais surtout le pauvre de l'Etat, parce qu'il lui ravit le travail, & que le travail est, pour ainsi dire, la seule propriété du pauvre.

En effet, il est aisé de sentir que nos ouvriers ne font pas tout ce que l'étranger nous fournit; que si l'étranger ne nous avoit pas apporté telle étoffe en violant nos barrières, nos ouvriers nous en eussent fabriqué de même genre; qu'ainsi permettre que l'étranger nous livre ce qu'il crée, c'est substituer dans l'Etat l'industrie étrangère à l'industrie nationale, établir les métiers étrangers à la place & sur les ruines des nôtres, arracher les fuseaux & la navette des mains de nos artisans, & les chasser des ateliers de commerce pour les envoyer à nos dispendieux ateliers de charité.

Nous le savons cependant; la liberté, la franchise générale est le véritable élément du commerce: espérons qu'un

jour nous pourrons adopter ce ſyſtême de liberté indéfinie ; mais ne nous le diſſimulons pas, l'infériorité actuelle de quelques-unes de nos manufactures ne nous le permet point encore : d'ailleurs, pourquoi abaiſſerions-nous nos barrières ſans réciprocité ? pourquoi les abaiſſerions-nous dans la circonſtance où notre conſommation diminue, où même, ſans la rivalité des étrangers, notre propre induſtrie doit fournir plus que nous ne devons conſommer ? Ah ! dans cet inſtant, nous devons moins que jamais nous porter à cette meſure : étudions notre intérêt & notre devoir dans ce que pratiquent les peuples qui nous environnent ; que quelques petits Etats dont le ſol produit peu, ſans induſtrie, ſans manufactures, ſans population, appellent chez eux l'induſtrie des autres peuples ; qu'ils ſe faſſent les courtiers, les voituriers des autres nations ; qu'ils bornent leur ambition à tenir chez eux une foire générale, à ce que leurs marchés ſoient abondamment fournis de toutes les productions du globe ; certes, cela ſe conçoit : ils attirent chez eux ce qu'ils ne produiſent pas & ne peuvent avoir ; ils appellent un grand mouvement, un grand numéraire, beaucoup d'étrangers ; ils gagnent des commiſſions, des courtages ; ils retiennent des frais de tranſports & de magaſinage. Ces Etats, aventuriers en quelque ſorte, ſont dans le commerce univerſel ce que ſont dans le commerce intérieur & national les gros marchands & négocians de preſque toutes les grandes villes : leur métier n'eſt pas de produire, mais ſeulement de vendre : en général ils doivent s'iſoler de l'intérêt commun ; dès qu'ils vendent, qu'importe quoi ? Qu'ils gagnent ſur une toile de Siléſie ou ſur une toile de Laval, ſur un velours de Mancheſter ou ſur un velours de Rouen, ſur une toile peinte de Suiſſe ou ſur une de Beauvais, c'eſt pour eux une choſe abſolument indifférente ; dès qu'il réſulte un gain pour eux, ce leur eſt tout ; que ce gain ſoit conquis ſur l'induſtrie nationale, c'eſt ce qu'ils con-

ſidèrent peu ; que ce gain ne ſoit qu'une très-petite partie de celui qu'ils font faire au manufacturier étranger au préjudice & à la ruine du manufacturier françois, c'eſt ce qui ne modère pas leur avidité.

Mais, jetez les yeux ſur toutes les grandes nations qui vous environnent, ſur ces nations agricoles, induſtrieuſes, qui produiſent & qui créent; là vous trouverez le régime prohibitif. Conſidérez l'Angleterre, cette iſle de liberté; l'Angleterre, qui a le ſyſtême commercial le plus ſavant & le mieux combiné ; l'Angleterre, qui a peut-être porté la ſcience du commerce au plus haut degré d'élévation qu'on puiſſe atteindre; vous la verrez environnée, circonvenue, nous dirons preſque cuiraſſée de prohibitions : par-tout elle repouſſe l'induſtrie de l'étranger de chez elle, de ſes colonies, de ſes pêches, & ſur-tout de ſes ports; & l'on ne dira pas que ſon commerce ne ſoit pas le plus floriſſant de l'Europe, que ſes manufactures ne ſoient point les plus actives, ſa marine la plus employée, ſes arts plus créateurs. Si un commerce auſſi coloſſal que le ſien a pu ſe développer dans ce que nos contradicteurs appellent les langes douloureux de la prohibition ; s'il a pu fleurir avec autant d'éclat ſous l'influence du régime prohibitif, loin d'être fatal, ce régime tant décrié, il eſt donc ſalutaire, il eſt donc bon du moins dans l'état actuel des choſes. Que les économiſtes nous montrent une partie du globe où la liberté indéfinie ait opéré ce que les prohibitions ont fait à la Grande-Bretagne ; qu'ils répondent à des preuves que nous donnons à toucher, à des faits auſſi conſtans que ceux que nous leur oppoſons, autrement que par des ſyſtêmes théoriques & par des déclamations d'une école qui n'a encore produit que des argumentations ſpécieuſes & des livres ſavamment frivoles.

Puiſque le ſyſtême prohibitif eſt bon, nous ne devons pas le borner à la protection de notre induſtrie manufac-

turière intérieure, nous devons l'étendre à notre navigation.

L'acte de navigation en Angleterre, puisque c'est là qu'en fait de commerce sur-tout nous devons chercher nos exemples, a donné l'être à cette marine formidable qu'on ne peut considérer sans étonnement.

Depuis 1651 que cet acte a été passé, la marine angloise s'est accrue constamment; à cette époque, l'étranger faisoit moitié de la navigation en Angleterre: insensiblement l'Anglois a repris ses droits. Vers 1700, l'étranger n'en faisoit plus que la cinquième partie; en 1725, un peu plus que la neuvième; en 1750, un peu plus de la douzième; enfin aujourd'hui n'en fait-il pas la quatorziéme. Tous les peuples, tous les commerçans conviennent de cette vérité, que c'est à son acte de navigation que l'Angleterre doit la prospérité de sa marine. Tous les écrivains anglois le reconnoissent, & particulièrement ceux qui ont écrit sur le commerce, tels que sir Josias Child & le lord Sheffield: M. Adam Smith lui-même, connu par sa haine pour les prohibitions en général, a été forcé de rendre hommage à l'acte de navigation angloise.

De telles preuves entraînent la conviction, de telles autorités ne sont pas frivoles.

Oui, Messieurs, coopérons à donner aussi à la France son décret de navigation, ou du moins à en préparer les dispositions, & persuadons-nous bien que ce sera un des plus beaux présens que l'Assemblée nationale puisse faire à l'empire.

C'est ici le lieu de regretter sans doute que le nouveau tarif de nos douanes n'ait pas été combiné avec notre décret de navigation, & que chacun des articles n'ait pas été rédigé dans le triple sens de favoriser nos manufactures, de protéger notre navigation, & de porter au fisc un tribut: chaque objet auroit dû être tarifé peu, importé

par navire françois, un peu plus par navire du lieu d'origine de l'objet importé, triple ou quadruple par tout navire étranger autre que du lieu d'origine : pareillement chaque objet importé de l'étranger, mais exporté ensuite, auroit dû être tarifé en restitution de droits d'une manière proportionnelle (1); mais le travail du tarif des douanes étoit trop avancé, lorsque l'Assemblée nationale a accueilli l'idée d'un décret de navigation; il n'étoit plus

(1) Voici pour exemple le tarif des droits en Suède; l'on y verra comment la Suède a favorisé sa navigation par son seul tarif des droits.

TARIF DES DROITS EN SUÈDE.

Sur les marchandises importées en Suède par vaisseaux suédois.			*Sur marchandises importées en Suède par bâtimens étrangers.*		
Sur 100 l. de sucre. .	9 l.	12 s.	Sur 100 l. de sucre. .	13 l.	10 s.
100 l. de café . .	27		100 l. de café . .	38	
100 l. indigo. . .	2	1	100 l. indigo. . .	3	
Un tierçon de vin rouge.	82		Un tierçon de vin rouge.	114	
Un dito de vin blanc.	75	8	Un tierçon vin blanc.	105	10
Sur marchandises exportées de Suède par vaisseaux suédois.			*Sur marchandises exportées de Suède par bâtimens étrangers.*		
Un tonneau de fer.	22 l.	10 s.	Un tonneau de fer.	34 l.	10 s.
Une douzaine de planches			Une douzaine de planches		
D'un pouce & demi.		5	D'un pouce & demi.	1	1
Douzaine de deux pouces		11	Douzaine de deux pouces	1	19
Douzaine de trois pouces		15	Douzaine de trois pouces	2	15
Douzaine au-dessus de trois pouces . .	3	10	Douzaine au-dessus de trois pouces . .	8	10
Un baril de bray . .	1	7	Un baril de bray. . .	2	5
Un baril de goudron.	1	10	Un baril de goudron.	2	9

possible de refondre ce tarif & d'y faire entrer les nouveaux élémens qui eussent dû composer son ensemble. Ce sera aux législateurs à venir, à amalgamer des règlemens qui n'auront de force & d'effet véritablement salutaire, que lorsqu'ils seront combinés pour s'appuyer mutuellement, & qu'ensemble ils concourront au même but.

Nous avons senti, & nous avons voulu le consigner ici, que la France doit défavoriser tout commerce de seconde main & fait p r d'autres vaisseaux que les siens. C'est un commerce direct qu'il nous faut, il seroit humiliant pour nous d'en faire un autre : nous ne devons donc recevoir que de l'étranger qui les crée, les marchandises nécessaires à notre consommation & à nos débouchés ; il ne faut les recevoir que par nos navires ou par les siens : par-là vous l'attirez nécessairement dans vos ports, & les liaisons se forment. Peu ou beaucoup il achète ; insensiblement il adopte vos goûts, & il en répand l'attrait. Pour ne citer qu'un exemple, nous dirons que si nous n'eussions reçu que par nos propres navires ou par navires des Etats-Unis de l'Amérique les tabacs, les riz, les potasses, les huiles, nous eussions forcé les Américains de fréquenter nos rades ; nous eussions établi entre eux & nous plus de relations ; ils eussent chargé forcément en retour nos sels, nos vins, nos eaux-de-vie, au lieu que les Anglois alloient chercher les tabacs de la Virginie, les riz de la Caroline ; ils les payoient avec les objets de leurs manufactures, & nous avions ensuite la bonté stupide d'acheter des Anglois ces tabacs & ces riz, de les payer en numéraire. Nous achetions de la seconde main, & nous ne voiturions pas même nos marchandises ; nous avions l'impolitique de prendre à notre solde la marine marchande de nos rivaux, & d'en stipendier les matelots (1).

(1) Nos exportations montent annuellement à cinq cent quarante millions. En 1787 les seules exportations de nos denrées

Eh ! n'avons-nous donc pas aussi une marine, & sommes-nous sans matelots ? Hélas ! ils nous implorent ; ils nous demandent de repousser ces étrangers qui envahissent le domaine de leur travail ! pourrions-nous, lorsqu'ils nous demandent la préférence de la fraternité, pourrions-nous avoir la cruauté de leur dire : « non, votre misère nous touche peu ? Il est vrai, c'est parce que les autres nations favorisent leurs matelots & vous rejettent, que vous êtes réduits à ne travailler que pour nous ; mais nous avons un système grand & sublime auquel vos idées ne peuvent s'élever peut-être ; il commande que vous partagiez avec ces étrangers ; que vous leur abandonniez même tout-à-fait le seul travail auquel vous avez pu vous livrer jusqu'à présent : la liberté commerciale le veut ainsi. Pour prévenir votre désespoir, nous vous avons ouvert des ateliers de charité : voilà votre refuge. Ces étrangers vont pêcher pour nous ; ils navigueront pour nous : vous, oubliez votre art ; prenez d'autres mœurs ; pliez-vous à votre destinée ; quittez la boussole & le gouvernail pour la pioche & la brouette ». Vous ne tiendrez pas, non, vous ne tiendrez pas ce langage impolitique & barbare à-la-fois ; vous ne professerez pas une telle immoralité.

Vous le savez, le travail est une mine riche & féconde, le travail produit l'abondance, il conserve les mœurs, il nourrit la vertu du pauvre : mais dans ces ateliers de charité qu'heureusement nous venons de voir disparoître,

---

pour l'Angleterre, la Hollande, les villes Anséatiques & la mer baltique, ont occupé 345 mille tonneaux de mer : nous n'y avons participé que pour vingt-trois mille tonneaux, c'est-à-dire, un quinzième ; le bénéfice du frêt de ces 345 mille tonneaux a été d'à-peu-près quinze millions : de ces quinze millions payés pour le frêt de nos propres denrées, plus de douze millions ont donc servi & servent annuellement à salarier des matelots anglois & hollandois.

nous avons en vain cherché ce travail salutaire & bienfaisant ; nous y avons rencontré la fainéantise sous le masque d'un travail imposteur ; nous y avons découvert l'oubli des arts & même des métiers ; nous y avons vu une misère déhontée & tous les vices qu'elle mène après elle. Au lieu de ces ateliers dispendieux qui ont trop long-temps dévoré nos finances, conservons à nos marins leur travail habituel ; que le Hollandois ne navigue plus, ne pêche plus pour nous ; que l'Anglois ne file plus pour notre usage, & ses laines, & jusqu'aux cotons que nous lui fournissons ; que l'étranger ne nous apporte plus tout ce que nos propres ouvriers peuvent nous donner ; nous retiendrons les uns sur leurs barques, les autres dans leurs ateliers ; ils seront heureux, ils nous béniront, & nous ne nous épuiserons pas en vaines dépenses dont il ne peut jamais résulter qu'une médiocre utilité.

Quand il seroit donc vrai que le systême des économistes seroit le meilleur, il devroit nous être interdit de l'adopter, tant que nous nous souviendrons de l'existence des ateliers de charité ; & il sera commandé aux législatures à venir de le répudier, sitôt que ces déplorables ateliers pourront se reproduire. Il résulte de cet exposé, que nous devons prohiber nos frontières & prodiguer notre navigation.

Nous avons, dans un objet de cette importance, sollicité tous les secours, appelé toutes les lumières, provoqué toutes les instructions. L'on nous a peut-être laissé trop à nous-mêmes, du moins n'avons-nous reçu que fort peu de chose sur une si grande question, puisqu'à l'exception des villes de Bordeaux, Marseille, la Rochelle & Saint-Valery-sur-Somme, les autres villes ont négligé de nous fournir le contingent de leurs lumières, & les secours que nous en avions implorés. Le vœu des grands ports & des grandes villes ne seroit pas pour cela celui du commerce ; mais nous ne l'avons même pas, ce vœu

des grandes villes ; & pour être francs, nous devons dire encore que celles qui ont correſpondu avec nous pour cet objet, en manifeſtant leur adhéſion à un décret de navigation, n'ont pas adopté la ſévérité que nous venons d'annoncer ; elles paroiſſent deſirer que ce décret ſoit modifié à certains égards ; & ce qui ſemble les déterminer à ces diſpoſitions de tolérance, c'eſt la crainte que notre navigation nationale ne puiſſe ſuffire à nos importations, c'eſt la terreur que cette inſuffiſance ne faſſe monter le prix du frêt à un taux défavorable à notre commerce : cependant il faudroit bien prendre garde que nous ne prétendons pas privilégier notre navigation d'une manière abſolue, & qu'en toute circonſtance nous lui donnons toujours la concurrence de la navigation du pays de la choſe importée. Ainſi nous croyons que notre navigation doit ſuffire toujours, jointe à celle de l'Etat dont nous tirons les productions ; ainſi puiſque nos navires & ceux des Américains peuvent nous apporter tous les tabacs de notre conſommation, nous ne devons pas ſouffrir que les Anglois ſurviennent en tiers dans ces tranſports ; ainſi puiſque nos navires & ceux des Eſpagnols ſuffiſent pour nous apporter leurs laines, nous devons empêcher qu'un Hollandois vienne ſe rendre officieux entr'eux & nous pour ſe donner un tributaire.

Mais nous devons l'étendre & l'augmenter, cette navigation, ſi elle eſt, dans tous les cas, ſuffiſante réunie à celle de l'Etat qui nous fournit ſes productions : nous devons viſer à ce qu'elle ſe ſuffiſe entièrement à elle-même ; nous devons prétendre à ce qu'elle ait bientôt auſſi ſa part dans les tranſports étrangers des peuples qui n'ont point de navigation, ou qui n'en ont qu'une inſuffiſante. Ce ne ſera qu'à la faveur d'un *décret de navigation* que notre marine pourra prendre cet eſſor heureux qu'on a trop réprimé, & qu'elle atteindra bientôt le degré d'activité qui doit faire ſon partage ; car, nous ne pouvons nous le diſ-

ſimuler, la marine françoiſe n'eſt pas ce qu'elle peut ni ce qu'elle doit être.

En effet, le commerce de France emploie, année commune, de 16 à 17 mille bâtimens, jaugeant enſemble plus d'un million de tonneaux; & pour pourvoir à ce ſervice, nous n'avons que cinq mille bâtimens, jaugeant à peine 600 mille tonneaux (1). Il réſulte néceſſairement de-là, que nous prenons à notre ſervice au moins 10 mille navires étrangers, & que nous ſoudoyons en temps de paix, pour nos rivaux, un nombre conſidérable de matelots qu'ils retrouvent tous formés pour la guerre, & propres à agir contre nous-mêmes. N'eſt-ce pas en dire aſſez pour faire ſentir à tous combien il eſt néceſſaire, combien il eſt indiſpenſable, combien il eſt inſtant d'augmenter notre marine, ſur-tout par la conſtruction, & d'exciter & d'encourager notre navigation?

Nous ne ſaurions trop le répéter, nous avons une population immenſe dont une partie eſt inoccupée, & nous prenons à notre ſolde un grand nombre de matelots étrangers: nous avons de l'induſtrie, des moyens & des bras, cependant nous ne voulons pas créer nos propres inſtrumens, les vaiſſeaux néceſſaires à notre commerce. Enchaînés dans une honteuſe indolence, nous ne dédaignons pas d'être les tributaires d'une induſtrie étrangère, de prendre à loyer les bâtimens de nos laborieux voiſins, de les leur acheter ſouvent: nous ne nous effrayons pas enfin de ſoudoyer même leurs matelots; nous ne nous offenſons pas de voir nos rivaux ſillonner à nos frais les mers, en tout ſens; notre amour-propre ne s'en indigne pas, notre frivolité n'avoit pas ſu le remarquer encore.

Pour poſſéder une marine, il faut avoir des vaiſſeaux

---

(1) Nous imprimerons à la ſuite de ce rapport l'état des bâtimens du commerce françois au premier Janvier 1791.

& il faut les conſtruire (1) : il faut avoir des matelots ; & pour s'en donner, il faut ſe livrer à la pêche : la pêche eſt le berceau de toute marine ; elle force à la conſtruction, elle forme les meilleurs & les plus intrépides marins.

Sans doute l'on pourroit acheter des navires aux étrangers, & l'on croiroit peut-être avoir une marine ; l'on auroit alors en effet une marine matérielle : mais de ſeuls vaiſſeaux ne font pas une marine. Pour ſe glorifier d'en avoir une, il faut poſſéder la précieuſe réunion d'hommes & d'ouvriers qui créent les vaiſſeaux, les réparent & les meuvent. Une nation commerçante, une nation qui poſsède des colonies, une nation qui doit envoyer ſes eſcadres dans toutes les mers, & porter des forces dans toutes les parties du monde, ne doit pas acheter, même à très-bon

---

(1) Les Anglois ont ſenti combien il étoit important de forcer à la conſtruction : voilà un de leurs règlemens (acte exécutoire au premier août 1786), qui le prouvent inconteſtablement.

« Aucun vaiſſeau de conſtruction étrangère, excepté ceux qui » ont été pris ſur l'ennemi, & déclarés de bonne priſe, ni aucun vaiſſeau reconſtruit ſur une quille ou fonds étrangers, *ci-devant permis*, ne peut jouir des avantages accordés à la conſtruction britannique, quand bien même il ſeroit de propriété angloiſe, & équipé ſuivant la loi. Tous ces avantages demeurent » reſtreints aux vaiſſeaux entièrement conſtruits dans la Grande-Bretagne, l'Irlande, Jerſey, Guerneſey, l'iſle du Man ou » dans quelques colonies, iſles en Aſie, en Afrique, en Amérique, qui ſont actuellement ou qui étoient ou qui pourront » être ſous la dénomination angloiſe ».

» Un vaiſſeau reconſtruit ou réparé en pays étranger, & dont » les réparations excéderoient quinze ſchélings par tonneau d'encombrement du navire, ne ſera plus réputé fonds anglois, & » ne jouira plus des avantages y attachés, à moins qu'il n'y ait eu » néceſſité abſolue de faire des réparations auſſi conſidérables, » ce que le maître ſera tenu de faire atteſter par des experts, ainſi » que par le conſul ou autre officier britannique ».

marché, des navires : elle ne le doit pas, parce que la conſtruction entretient ſes chantiers & ſes magaſins, qui ſont indiſpenſables pour la guerre, parce que la conſtruction forme des charpentiers, des forgerons, des calfats, des poulieurs, des voiliers, une infinité d'ouvriers de tout genre qu'on ne peut faire ſortir de terre au moment du beſoin, qu'on ne peut emprunter de ſes voiſins pour la guerre, qu'il faut enfin, dans ces temps malheureux, trouver chez ſoi pour n'être pas à la merci de ſes ennemis & même de ſes alliés.

Pour ſe donner une marine, il faut donc ſe livrer aux conſtructions & à la pêche, & remarquez que toutes ces choſes ſe favoriſent les unes les autres, & qu'elles ſe donnent une exiſtence mutuelle. Si la marine naît de la conſtruction & de la pêche, les beſoins de cette marine donnent l'être aux conſtructions. Conſidérez donc que l'obligation abſolue d'aller chercher les bois, les chanvres, & tous les matériaux néceſſaires & indiſpenſables pour ces conſtructions, donnent un plus grand mouvement à la navigation ; il faut, pour les tranſports néceſſaires, & plus de navires, & plus de matelots : en réſultat, le bénéfice du frêt reſte ; ces ſortes de voyages établiſſent notre pavillon dans les différentes mers ; enfin, il réſulte des relations commerciales qui augmentent la maſſe de nos échanges & de nos profits.

Nous avons entendu dire à quelques perſonnes qui n'avoient pas aſſez réfléchi ſur la queſtion ; nous avons entendu dire même à quelques officiers de mer, (& cela nous a plus étonné), que nous ne pouvions pas, que nous ne devions pas conſtruire, parce que les premiers matériaux, les bois de conſtruction nous manquoient, que la marine de l'Etat pouvoit à peine ſe procurer les bois qui lui ſont néceſſaires, & que ſi le commerce venoit ouvrir une nouvelle conſommation, nous nous verrions bientôt dans une diſette abſolue. A cela, nous ne voulons

répondre

répondre que par un fait péremptoire ; c'eſt que ce ſont les deux peuples de l'Europe qui ont le moins, ou qui n'ont pas de forêts, qui ont la marine la plus prodigieuſe, les Anglois & les Hollandois. Nous manquons de bois, il faut améliorer nos forêts, mais nous pouvons en acheter aux étrangers; &, dans notre théorie, ce n'eſt qu'acheter une matière première, ce qui eſt toujours avantageux; au lieu qu'acheter un vaiſſeau, c'eſt acheter un objet manufacturé, ce qui eſt toujours préjudiciable. Nous devons donc imiter l'induſtrie des Anglois & des Hollandois; nous devons comme eux aller demander des matériaux aux peuples du nord. Il faut que les officiers de la marine militaire ſachent & n'oublient jamais que c'eſt celle du commerce qui donne l'être à la leur. C'eſt le commerce qui forme & entretient cette pépinière de matelots & de marins que la trompette de la guerre n'appela jamais en vain. Pour un vaiſſeau de ligne que l'on met ſur les chantiers, il ſe conſtruit cent bâtimens de commerce; & c'eſt parce qu'il ſe conſtruit des bâtimens de commerce, que la marine militaire trouve, lorſqu'elle en a beſoin, & des charpentiers, & des ouvriers de tout genre. Ainſi, pour l'intérêt meme de la marine militaire, il faut que le commerce conſtruiſe : bien-loin qu'il l'appauvriſſe de bois, au contraire, en allant chercher ſes approviſionnemens, il s'occupera des ſiens; & ce n'eſt que parce que le commerce conſtruira, qu'il pourra fournir plus abondamment & en tous temps aux grands ports de Breſt, Toulon & Rochefort, des matériaux précieux & des ouvriers exercés. Mais, quoique par toutes ces raiſons nous ayons démontré déja la néceſſité des conſtructions, nous prétendons prouver encore que l'avantage & la ſureté de notre commerce exigent que nous nous livrions à ce genre d'induſtrie.

La conſtruction françoiſe eſt plus coûteuſe que celle de l'étranger; mais auſſi elle eſt beaucoup plus ſolide : ainſi

ce ne feroit pas fe faire une jufte idée du prix refpectif de tel ou tel bâtiment de même tonnage, que de dire : voilà un bâtiment françois de 300 tonneaux qui revient à 70 à 80 mille livres, par exemple, & un bâtiment américain de 300 tonneaux qui ne revient qu'à 50 ou 60 mille livres, parce qu'il faudroit calculer auffi que le bâtiment françois vivra vingt ans, & que l'américain ne fubfiftera pas 15. Il faut balancer la différence du prix par celle de la durée; ainfi la difparité du *revient* n'eft pas auffi énorme, en effet, qu'elle paroît l'être d'abord; enfuite, malgré cette difparité, l'avantage & la fécurité du commerce demandent que nous nous occupions de la conftruction.

L'étranger qui conftruit pour revendre, ne s'attache pas à donner une grande folidité à fes bâtimens; il vife à l'économie pour établir à bon compte, & nous voyons arriver dans nos ports des navires féduifans à l'extérieur, & fur-tout agréablement peints, dont les dehors trompeurs mafquoient des défauts réels, & trompoient toujours les acheteurs : les bonnes qualités étoient apparentes & fort préconifées, celles qui réfultent de l'élégance, de la forme, de la légéreté, du gréement, du renom de la marche, mais les vices reftoient cachés & ne pouvoient fe conftater; c'étoient des bois fpongieux, une fraude fur leur échantillon; c'étoit un bâtiment mal chevillé, c'étoit qu'on y avoit épargné le fer; enfin le navire étoit agréable, mais il n'étoit pas folide : cependant c'eft à cet édifice frêle & flottant que nous ofons confier nos vies & nos fortunes!

Nous n'imaginons pas que l'on puiffe croire que notre affertion foit erronnée; fi l'on pouvoit le penfer, que l'on daigne s'enquérir de l'opinion commune des ports; il n'y aura qu'une voix pour dire que tout chargeur prudent préfère le bâtiment françois au bâtiment américain, par exemple, ou à ceux des autres nations qui

construisent pour revendre ; l'on apprendra que l'assureur circonspect refuse de prendre aucun risque sur ces mêmes navires, ou qu'il met à leur désavantage une différence sur la prime. Nous croyons donc avoir prouvé que pour la sureté du commerce, pour l'avantage de notre marine marchande, pour celui de notre marine militaire même, nous devons donner le plus d'activité possible à nos constructions navales ; cela est donc bon en soi, mais cela devient encore plus indispensable, cela est même d'une nécessité rigoureuse & absolue, depuis que l'Assemblée nationale, gouvernée certainement par les principes que nous venons de développer, a prohibé comme *marchandise*, par son décret du 4 mars 1791, les navires étrangers.

Jusqu'ici nous n'avons présenté que des considérations générales pour justifier les intentions de notre projet de décret de navigation ; nous allons maintenant parcourir successivement les différentes divisions de notre commerce maritime, tâcher de démontrer comment & jusqu'à quel point chacune d'elles doit être assujétie à ce décret de navigation, ou comment elles peuvent être encouragées.

De la pêche.

Nous avons dit qu'une grande marine ne pouvoit naître que de la pêche ; c'est donc la pêche sur-tout qu'il faut exciter, qu'il nous faut agrandir, dont il nous faut multiplier l'activité.

La première mesure à prendre est de repousser le poisson de pêche étrangère ; mais cette mesure n'aura jamais son effet que par la suppression des ports francs.

La seconde est d'accorder des primes, mais des primes assez tentantes (1) pour exciter à de puissans efforts, du

(1) Du premier janvier 1787. Les Anglois ont accordé pendant la durée de dix ans aux navires employés à la pêche sur

moins jusqu'à ce qu'une nombreuse classe d'hommes se soit naturalisée pour ainsi dire dans ce métier hasardeux, qu'elle ait pris l'heureuse routine de cette profession, & que nous ayons assez perfectionné cet art dans toutes ses parties, pour que l'économie des frais & l'abondance des produits nous ait mis dans le cas de ne plus craindre la rivalité des autres peuples.

La pêche française actuelle emploie environ 1500 navires jaugeans environ 80 mille tonneaux; mais dans ce nombre sont compris ceux qui font la pêche du poisson frais, & ces bâtimens sont plutôt de grands bateaux que des navires.

Notre pêche peut être divisée en trois classes; savoir, la grande, la moyenne & la petite.

La petite pêche a pour objet le poisson frais, & peut occuper 1,000 grands bateaux.

La moyenne comprend la pêche du hareng, du maquereau, de la sardine, &c.; elle emploie quatre cents navires.

---

le banc de Terre-Neuve, & de construction britannique, équipés suivant les lois, les primes ainsi qu'il suit :

« Tous ceux qui auront pris & débarqué dans les ports au » nord-Est, ou au sud de l'isle de Terre-Neuve, entre le cap Saint-» Jean & le cap Raye, dix milliers de morue avant le 15 juillet, » & feront un ou plusieurs voyages au même port, alors les » cent premiers navires arrivant auxdits lieux, ayant au moins » douze hommes d'équipage, recevront une prime de L. 40 » sterlings; & s'ils ont moins de douze hommes, jusqu'à sept » seulement, L. 25 sterlings.

» Si les navires ayant au moins douze hommes d'équipage, » naviguent à la part au lieu de gages, il leur sera accordé » L. 50 sterlings; & s'ils ont moins de douze hommes d'équi-» page jusqu'à sept, L. 35 sterlings : de plus les équipages » employés à la pêche, seront exempts de la presse ».

Enfin la grande pêche eſt celle de la morue & de la baleine, & cette pêche met en mouvement 100 navires qui s'expédient annuellement pour Terre-Neuve, la côte d'Iſlande & la Mer du nord.

Certainement ce tableau n'eſt ni brillant ni flatteur; nous deſirerions qu'il fût infidèle : mais cet état ne doit pas être durable, lorſqu'on voudra favoriſer la pêche, lorſqu'on voudra ſentir qu'elle eſt une agriculture ſecondaire qui demande peu d'avances pour reſtituer beaucoup ſous très-peu de temps; elle peut devenir beaucoup plus importante & bientôt infiniment féconde.

Sans compter ce que la fraude nous verſe, les étrangers introduiſent annuellement en France pour trois millions de poiſſons ſalés de toutes ſortes (1) : nous ne ſuffiſons pas à beaucoup près aux beſoins de nos colonies; enfin nous pouvons augmenter conſidérablement la conſommation du royaume, en rendant plus commune & mettant plus à la portée de tout le monde une denrée ſaine & agréable telle que la morue, une denrée d'autant plus précieuſe qu'elle doit, dans bien des circonſtances, réparer la diſette qui peut réſulter, ſoit de la mortalité des beſtiaux, ſoit de la rareté des fourrages, qui ne permettroit pas de faire d'élèves en ce genre. D'après cela, nous pouvons & nous devons beaucoup augmenter notre pêche, nous le pouvons pour la pêche en elle-même; nous le devons pour accroître le nombre de nos matelots, & pour ranimer & vivifier notre

(1) Nous ſommes annuellement tributaires de l'étranger de 700 mille livres, pour les rogues de maquereau & de morue dont on ſe ſert en Bretagne pour l'appât de la ſardine, tandis que nous pourrions nous les procurer par nous-mêmes, & que nous trouverions encore l'avantage d'occuper un grand nombre de femmes & d'enfans à la préparation de ces rogues dans les ports où l'on arme pour la pêche du maquereau.

marine. Ce n'eſt donc pas exagérer que de dire que nous devons plus que tripler nos armemens pour la pêche ; car enfin, nous devons faire nos propres approviſionnemens, nous devons fournir à ceux de nos colonies, nous devons reprendre ceux du Portugal, de l'Eſpagne, de toute l'Italie que nous faiſions autrefois.

Pour favoriſer notre pêche, nous avons déja indiqué la prohibition du poiſſon étranger & les primes; nous indiquerons encore la faculté de s'approviſionner à l'étranger de ſels de meilleure qualité que le nôtre & de moindre prix, & il conviendra de placer dans le décret de navigation une diſpoſition par laquelle nous allégerons, pour les pêcheurs, certains droits qui peuvent, ſans autant d'inconvéniens, peſer plus tôt & davantage ſur les autres claſſes de navigateurs.

Du cabotage.

Si la grande pêche eſt une des branches les plus intéreſſantes de notre commerce maritime, le cabotage eſt celle qui la ſuit immédiatement dans l'ordre de l'intérêt général. Le cabotage forme auſſi d'excellens matelots & en très-grand nombre; il les forme ſans jamais les détruire, & il les tient conſtamment ſous la main de l'adminiſtrateur, de manière qu'au moment où la guerre vient à éclater, les nombreux matelots du cabotage deviennent la première reſſource de l'Etat, & ſont néceſſairement les premiers employés pour ſa défenſe. Il n'eſt douteux pour perſonne que le cabotage ne ſoit la ſeconde baſe de notre navigation ; elle eſt très-certainement l'école active de nos marins ; ce n'eſt qu'à cette branche de commerce, comme à leurs pêches, que les peuples du nord doivent la proſpérité de leur navigation, & particulièrement que la Hollande doit ſa puiſſance & ſes richeſſes.

Notre cabotage n'eſt peut-être pas encore aſſez créé pour que nous puiſſions vous propoſer des diſpoſitions généralement prohibitives au préjudice des étrangers ; mais au moins devons-nous abſolument prohiber notre cabotage intérieur ; & quant au cabotage en général, devons-nous le favoriſer tellement, ſinon par des primes, au moins par des faveurs & des facilités qui lui ſeront particulières, qu'il ceſſe enfin de lutter avec un déſavantage marqué contre les nombreux rivaux que nous donnent la Hollande, l'Angleterre, la Suède & le Dannemarck.

Nous croyons donc devoir propoſer que le cabotage de France en France ſoit abſolument & entièrement interdit aux étrangers.

Que le caboteur ne ſoit aſſujéti à prendre de congé que toutes les années & non point à chaque voyage.

Que le petit caboteur, c'eſt-à-dire, celui qui navigue ſur une ſeule mer, ſoit exempt de droit de feu.

Qu'il ſoit pareillement exempt de la retenue des quatre deniers pour livre ſur les gages.

Enfin qu'il ſoit permis au capitaine caboteur d'engager des apprentis pour quatre à cinq ans, en l'aſſujétiſſant à ne les pas prendre au-deſſus de l'âge de quatorze à quinze ans, à la charge auſſi par lui de les vêtir & nourrir pendant la durée de l'engagement.

Navigation des colonies.

Le commerce des colonies eſt le plus précieux de tous pour la France ; il eſt le plus vaſte & le plus important auquel elle puiſſe ſe livrer ; il eſt celui qu'il lui ſoit le plus eſſentiel de conſerver. Ce commerce immenſe dans ſon étendue, infini dans ſes détails, intéreſſe tous les François, l'agriculteur & l'artiſan, l'homme de mer

& le manufacturier, le riche comme le pauvre ; il vivifie nos ports de mer (1), il met en mouvement tous les ateliers de l'industrie ; enfin ce commerce, le plus brillant & le plus utile apanage de la France, lui donne tous les ans une balance en sa faveur de 70 à 80 millions. Il y a beaucoup à dire sur les colonies, sur-tout dans un moment où des hommes qui ne connoissent pas le prix de ce qu'ils jouent, semblent en avoir fait l'enjeu d'un débat philosophique; mais nous ne perdrons pas de vue que nous ne devons considérer les colonies dans le sujet que nous traitons, que sous leur rapport avec notre navigation.

Nous devons en avoir la navigation exclusive ; les étrangers ne doivent pas être admis dans les colonies (2); nous pouvons fournir à tous leurs approvisionnemens, & nous le pourrons maintenant plus que jamais. Jusqu'en 1767, nos colonies avoient été fermées aux étrangers ; encore ne les admit-on alors qu'à Sainte-Lucie pour les isles du vent, & au môle Saint-Nicolas pour Saint-

(1) Le commerce des colonies emploie 600 navires.

(2) Voici à l'égard des colonies angloises les dispositions du bil appelé : *Acte de navigation*, passé par le parlement en 1660, sous Charles II, d'après les vues données par Cromwel.

« Art. I. Il ne sera porté ni importé aucune denrée ni mar-» chandise dans toutes les colonies angloises d'Asie, d'Afrique » & d'Amérique, que par vaisseaux anglois.

» II. Aucune personne née hors des états du roi d'Angleterre, » ou non naturalisée, ne pourra exercer aucun commerce dans » lesdites colonies, ni pour elle, ni pour les autres.

» III. Aucunes marchandises d'Europe ne pourront être portées » en Angleterre par d'autres vaisseaux que ceux des états où » croissent & se fabriquent ces marchandises. Il est ordonné que » les sucres, tabacs & autres marchandises du cru des colonies » angloises ne pourront être apportés en Europe que dans les » lieux appartenans à l'Angleterre ».

Domingue : le motif de cette conceſſion faite aux colonies, fut de leur procurer le débouché des ſirops & & taffias dont la France ne leur permettoit pas même l'entrepôt ; mais aujourd'hui que nous leur avons donné cette juſte facilité, nous devons leur retirer une liberté fatale à nos intérêts.

L'excluſion abſolue des étrangers, voilà donc le moyen le plus infaillible de faire proſpérer notre navigation de l'Amérique.

Nous allons préſenter différentes diſpoſitions qui pourroient d'ailleurs contribuer pour beaucoup à ce but ſalutaire.

Nous croyons que les abus qui exiſtent dans l'adminiſtration de la juſtice, nuiſent beaucoup à l'activité de la navigation. Les tribunaux favoriſent en général la lenteur des paiemens ; & le retard des recouvremens, en prolongeant le ſéjour du navire dans les colonies, renchérit de beaucoup cette navigation : la juſtice ſert peu le créancier, il faut la préſence du navire ſur les rades pour ſtimuler le débiteur ; il faut l'importunité du vendeur pour obtenir ſes recouvremens ; enfin les voyages ſont éternels ; les navires reſtent ſix, huit, juſqu'à dix mois dans la colonie, & les frais d'une pareille navigation deviennent énormes & ruineux.

Il eſt donc néceſſaire que la juſtice ſoit mieux adminiſtrée dans les colonies, & que l'on prenne les moyens d'y aſſurer les paiemens.

Nous indiquerons enſuite que la navigation des colonies doit être affranchie du droit très-lourd de L. 360 pour ſix engagés, auquel ſont aſſujétis les navires ayant la deſtination des colonies.

Que les paſſages au compte du roi doivent être réglés comme ceux du commerce, & ne point être rabaiſſés à un taux qui met l'armateur en perte, & groſſit les frais de ſon expédition.

Que les déserteurs doivent être punis sévèrement, & que les gages qui leur sont acquis au jour de leur désertion, doivent être au moins attribués à l'armateur qui en souffre, pour lui tenir lieu de l'indemnité de ce qu'il peut lui en coûter en remplacemens, qui sont toujours infiniment frayeux dans ces contrées lointaines.

Enfin que tous les frais d'expéditions doivent être modérés à un taux qui soit encourageant & non point vexatoire (1).

Navigation de l'Inde.

La suppression du privilége de la compagnie des Indes vient d'ouvrir à la navigation françoise une carrière immense & lucrative; mais une pareille navigation dans des mers aussi lointaines ne doit pas être abandonnée à ses seules forces, à ses propres efforts : autant pour la dignité du nom françois que pour l'intérêt national, elle doit être protégée par le gouvernement. Cette navigation réclame donc des établissemens qui lui promettent la sureté dont le commerce a toujours besoin, & sans laquelle il ne peut fleurir. Cependant nous avons vu méditer & même consommer l'abandon du plus considérable établissement qui nous reste dans l'Inde, de Pondichéry.

---

(1) Voilà ce qu'il en coûte à Saint-Domingue à un navire de 300 tonneaux, pour s'expédier.

Pour le renouvellement du congé	45 l.
A l'amirauté	146
Pour les visites au procureur du roi	198
Aux deux charpentiers pour la visite	24
Visite du coffre de chirurgie	21
Gratification au bureau des octrois	66
Idem au bureau des classes	66
Idem à l'amirauté	66
	632 l.

Cette place, dont les fortifications venoient d'être relevées à grands frais, & qu'il eût été moins inepte d'abandonner dans sa nudité; cette place à laquelle il ne manque qu'une garnison & quelques vaisseaux, doit être, dans des momens d'alarmes & de danger, le refuge & l'asyle de tous les vaisseaux françois dispersés sur les mers de l'Inde : il faut donc la maintenir dans un état de force & de puissance qui lui permette de donner la protection que son assiette promet; il faut que, sous son abri protecteur, notre commerce réfugié puisse attendre du moins les secours d'Europe & l'assistance de la métropole. Il convient donc que les fortifications de Pondichéry soient achevées & entretenues; il est nécessaire qu'il y soit envoyé & maintenu une garnison suffisante, & qu'il soit affecté à la station de Pondichéry au moins un vaisseau & six frégates.

Des mesures secondaires, mais toujours des mesures de protection, doivent être prises également pour nos établissemens à Chandernagor, à Mahé, pour nos comptoirs à Surate, Mocka, &c. : la prospérité de notre commerce dépend de la stabilité & du bon état de ces divers établissemens.

La nation entretient pour le secours de notre navigation des pilotes à l'entrée du Gange; mais ils n'y sont pas en nombre suffisant; & bientôt que cette navigation va devenir bien autrement active, ils y suffiront bien moins encore. Ils sont au nombre de quatre : il faudroit les porter à douze, & leur donner six à huit bâtimens (bots dans le pays) de 130 à 200 tonneaux, afin qu'ils fussent pleinement en état de donner un secours effectif & constant au commerce.

Voilà pour l'assistance; mais c'est par l'économie des frais qu'on aide sur-tout & qu'on favorise la navigation. Il faut donc, pour qu'elle ne soit pas rançonnée, puis découragée, il faut que le gouvernement solde suffisamment les pilotes du Gange, & qu'ensuite le droit de pilotage,

perçu sur le commerce françois, soit autant modéré que possible, mais sur-tout bien déterminé. Il faut que les agens du gouvernement soient si sévèrement surveillés, qu'ils ne puissent plus mettre à contribution les navigateurs françois (1), & que le commerce n'ait plus à se plaindre de ces exactions plus funestes que des pirateries, de ces exactions perfides qui l'exiloient des rades où l'intérêt & les besoins de la métropole l'appeloient le plus.

De la navigation de l'Isle-de-France & de Bourbon.

On ne peut parler du commerce françois dans l'Inde & de Pondichéry, sans parler aussi des isles de France & de Bourbon, qui sont pour nos navigateurs comme les portes de l'Inde : ne fussent-elles pour nous qu'un poste avancé, qu'un hospice, qu'un lieu de relâche, ces deux isles seroient pour nous infiniment importantes. Mais combien ne nous sont-elles pas plus précieuses encore, puisqu'elles sont en même temps de riches colonies qui fournissent à notre commerce des objets d'échanges extrêmement avantageux !

Ce que nous avons dit sur les colonies en général, s'applique aussi à celles-ci ; nous devons en avoir la navigation exclusive.

Il intéresse sur-tout à notre navigation que les Américains du continent n'ayent point le libre accès de ces deux isles, dont les produits doivent être à nous sans partage ; il importe à notre construction, qui est si étroitement liée à notre navigation, qu'ils ne viennent pas

---

(1) Nous ne garantissons rien ; mais on nous a avancé que l'agent de la nation à Surate avoit eu la prétention d'exiger des supercargues françois, pour son droit, une roupie & demie par balle.

y vendre leurs navires, & fruſtrer par-là la métropole d'une fourniture dont le privilège légitime lui appartient, & des retours que, par un nouveau larcin, ils raviſſent au commerce national.

Nous ne ſaurions trop le répéter, rien ne décourage plus la navigation que l'énormité, que l'exagération des frais : or ceux de l'amirauté de l'Iſle-de-France étoient exceſſifs ; & pour ne citer qu'un exemple, nous dirons que le droit de deux & demi pour cent accordé au greffier par l'ordonnance des adminiſtrateurs ſur les ventes judiciaires, eſt un droit déſaſtreux au commerce, & qu'il eſt ſcandaleux d'avoir vu le greffier percevoir, il n'y a pas long-temps, 12,500 livres, ſur un capital de 500,000 livres.

Navigation d'Afrique.

Celle que nous pouvons établir au Sénégal peut devenir très-conſidérable & très-importante : la gomme eſt la principale production de cette côte, & la conſommation de cette marchandiſe en Europe va toujours en augmentant. Si nous n'avions pas eu la mal-adreſſe de nous donner, par le traité de Paris, les Anglois pour concurrens ſur la rade de Portendic, où la gomme ſe recueille, nous euſſions pu donner à notre navigation au Sénégal un degré d'activité dont nous ne connoiſſons pas bien la meſure ; mais nous pouvons prendre encore une belle part dans ce commerce intéreſſant. Laiſſons faire à la liberté à laquelle il vient d'être rendu : nous nous bornerons à demander pour la protection de notre navigation dans ces parages, que deux ou trois corvettes y ſoient ſtationnées pour y prêter protection & ſecours aux navigateurs françois.

Nous faiſons, tant ſur la côte occidentale que ſur la côte orientale de l'Afrique, un commerce conſidérable,

mais susceptible encore d'une très-grande extension. Nous pourrions tirer plus parti de celui de la gomme, de la poudre d'or, du morphil; nous pourrions dans l'isle de Madagascar, où nous avons abandonné notre établissement, exploiter un grand commerce de gomme, de riz, d'une espèce d'épice nommée *rabina sara;* nous pourrions enfin y fonder la culture des muscadiers, gérofliers & poivriers dont nos pépinières de l'Isle-de-France nous fourniroient le plan.

Il faudroit, pour que notre commerce prît plus d'énergie & plus d'ascendant dans ces contrées, que le gouvernement françois y eût plusieurs forts avantageusement placés & distribués avec intelligence, & nous n'en avons qu'un à Juda; il seroit nécessaire qu'il y eût un consul de notre nation dans les isles portugaises du *Prince* & de *Saint-Thomé*, où nous relâchons souvent, & où nous sommes imposés à des droits rigoureux de douanes, d'ancrage, de relâche, &c. Pour étendre nos relations & les rendre plus lucratives, en nous éloignant des concurrens, le gouvernement devroit fournir à nos navigateurs les moyens de pénétrer sur la côte orientale dans plusieurs baies où ils n'ont point encore osé s'engager, parce que le gisement des terres n'est déterminé par aucune carte satisfaisante qui puisse être remise dans les mains de nos marins, par aucune carte qui puisse leur présenter l'état des sondes &. la sureté du mouillage des différentes baies qui pourroient les recevoir, & leur fournir, au moyen des fleuves qui viennent toujours s'y jeter, la faculté de pouvoir pénétrer plus ou moins avant dans les terres : & ce que nous demandons, le gouvernement peut l'accorder au vœu du commerce, à l'intérêt de son accroissement, pour ainsi dire sans frais pour l'Etat. Il ne s'agiroit que d'embarquer sur les frégates qui vont dans les mers de l'Inde, des ingénieurs chargés de déterminer le gisement des terres de cette côte orientale de l'Afrique,

d'en lever le plan exact, & d'en constater les sondes.

Tout cela favoriseroit & exciteroit beaucoup sans doute le commerce de l'Afrique ; mais les primes sont encore l'encouragement le plus puissant & le plus nécessaire : ces primes ont été fixées jusqu'ici à 40 liv. du tonneau ; nous ne croyons pas qu'elles puissent être réduites. On nous verra cependant convenir qu'il est à propos d'apporter une grande & sévère vigilance sur la manière abusive dont on établit la jauge des navires. Les amirautés, entre mille reproches, ne se laveront jamais de celui de s'être prêtées à toutes les malversations des jaugeurs, ou d'avoir fermé les yeux sur leurs prévarications. Le navire, au gré de l'armateur, jaugeoit peu pour payer & beaucoup pour recevoir : cet armateur avoit à sa disposition des certificats de jauge, où le même navire offroit une différence scandaleuse, mais toujours favorable aux différentes spéculations du maître, & dans l'objet des primes, toujours préjudiciable au trésor public qui devoit les acquitter. Il faut donc conserver & perpétuer les primes en en corrigeant les abus : nous en indiquerons nous-mêmes les moyens (1).

---

(1) L'on trouvera à la suite de ce rapport un projet de décret qui offrira une méthode uniforme & sûre pour le jaugeage des navires; nous y joindrons une table de diviseur qui rend cette méthode infiniment facile. Ce travail ne nous appartient point ; il avoit été ordonné par M. de Castries, ministre de la marine, & il fut près de devenir une loi en 1787. Différentes circonstances y mirent obstacle; ce réglement resta dans les cartons des bureaux, & il nous a été remis par M. Pouget pour le faire prospérer. Nous avons approprié ce règlement à la nouvelle organisation, & nous desirons qu'il soit accueilli par l'Assemblée nationale, s'il lui reste le temps de le prendre en considération. Au surplus, nous le léguons à la législature qui va nous remplacer.

Navigation aux États-Unis de l'Amérique.

Nous avons dû compter ſur l'amitié des Américains, nous avons dû en eſpérer quelque faveur : nous avions fait cauſe commune avec eux, nous les avions accueillis dans la foibleſſe & le malheur, nous avions combattu pour leur liberté, nous avions ſcellé de notre ſang l'acte de leur indépendance; nous n'avons jamais dû en attendre dans leur état actuel, & dans l'éloignement qui nous ſépare, ni appui, ni ſecours; nous n'en avons pu eſpérer que les faveurs du commerce. Cependant, quel eſt celui que nous faiſons avec eux, & de quels avantages notre navigation jouit-elle dans les ports des Etats-Unis ? Les Américains tirent tout de l'Angleterre; ils repouſſent en quelque ſorte, avec une antipathie dédaigneuſe, les marchandiſes françoiſes.

Dans leurs ports, nos navires ſont aſſujétis à des droits beaucoup plus conſidérables que ceux que nous percevons en France ſur leurs bâtimens; & quelques-unes de nos marchandiſes, (quoique nous devions être traités & que l'on prétende nous traiter comme la puiſſance la plus favoriſée); quelques-unes de nos marchandiſes, diſons-nous, payent en effet des droits plus forts.

Un navire américain de 170 tonneaux payoit tout-à-l'heure, dans les ports de France, 184 livres de droits; un navire françois du même tonnage paye, dans tous les ports du continent américain, ſuivant l'acte du nouveau congrès, du 4 juillet 1789, 503 livres; les ſels de France payent, dans les ports des Etats-Unis, le même droit que les ſels de Portugal & d'Eſpagne, & cependant ceux-ci valent moitié ou les deux tiers plus que les nôtres. Ce n'eſt donc pas payer en effet le même droit; c'eſt idéalement payer autant, mais c'eſt en effet payer plus.

Notre navigarion aux États-Unis de l'Amérique ne peut

Nota. Cet État est formé sur ceux remis par les Douanes pour la perception des droits de tonneau.

ÉTAT GÉNÉRAL du Tonnage des Bâtimens entrés dans les Ports des États-Unis pendant une année, depuis le premier Octobre 1789, jusqu'au 30 Septembre 1790.

NOMS DES ÉTATS dans les ports desquels les bâtimens sont entrés.	TONNAGE DES BATIMENS APPARTENANS AUX ÉTATS-UNIS, expédiés pour le				TONNAGE DES BATIMENS APPARTENANS AUX PAYS ÉTRANGERS; SAVOIR:											RÉCAPITULATION.		
	LONG COURS.	CABOTAGE.	PÊCHE.	TOTAL.	ANGLETERRE.	IRLANDE.	FRANCE.	ESPAGNE.	PORTUGAL.	HOLLANDE.	ALLEMAGNE.	PRUSSE.	DANEMARCK.	SUÈDE.	TOTAL.	TONNAGE DES BATIMENS des États-Unis.	TONNAGE DES BATIMENS étrangers.	TOTAL.
NEW-HAMPSHIRE	11,376	1,670	473	13,519	3,458 $\frac{11}{12}$	.....	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,492 $\frac{11}{12}$	13,519	3,492 $\frac{11}{12}$	17,011 $\frac{11}{12}$
MASSACHUSET	99,123	53,073	24,826	177,022	19,343 $\frac{7}{12}$	150	453 $\frac{6}{12}$	.....	.....	150	.....	.....	249	.....	20,346 $\frac{1}{12}$	177,022	20,346 $\frac{4}{12}$	197,368 $\frac{1}{12}$
RHODE-ISLAND (1)	7,061 $\frac{6}{12}$	1,626	838	9,525 $\frac{6}{12}$	95 $\frac{9}{12}$	.....	174 $\frac{4}{12}$	46 $\frac{3}{12}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	316 $\frac{4}{12}$	9,525 [illegible]	316 $\frac{4}{32}$	9,841 $\frac{10}{12}$
CONNECTICUT	24,286 $\frac{8}{12}$	6,330	.....	30,616 $\frac{8}{12}$	2,556	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,556	30,616 $\frac{8}{12}$	2,556	33,172 $\frac{8}{12}$
NEW-YORCK	42,071 [illegible]	6,203	.....	48,274 $\frac{3}{12}$	36,916 $\frac{6}{12}$	.....	1,080	1,807 $\frac{3}{12}$	1,763 $\frac{6}{12}$	1,753 $\frac{3}{12}$	292 $\frac{9}{12}$	.....	226 $\frac{3}{12}$	.....	43,839 $\frac{6}{12}$	48,274 $\frac{3}{12}$	43,839 $\frac{6}{12}$	92,113 $\frac{9}{12}$
NEW-JERSEY	2,085 $\frac{6}{12}$	3,429	.....	5,514 $\frac{6}{12}$	267	.....	79 $\frac{3}{12}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	346 $\frac{3}{12}$	5,514 $\frac{6}{12}$	346 $\frac{3}{12}$	5,860 $\frac{3}{12}$
PENSYLVANIE	51,593 $\frac{7}{12}$	6,055	.....	57,648 $\frac{7}{12}$	40,803 $\frac{9}{12}$	1,800	3,234 $\frac{4}{12}$	4,324 $\frac{3}{12}$	1,086 $\frac{2}{12}$	736 $\frac{10}{12}$	.....	.....	284 $\frac{4}{12}$	.....	52,269 $\frac{9}{12}$	57.648 [illegible]	52,269 $\frac{9}{12}$	109,918 $\frac{4}{12}$
DELAWARRE	2,680 $\frac{9}{12}$	1,461	.....	4,141 $\frac{9}{12}$	1,782 $\frac{9}{12}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,782 $\frac{9}{12}$	4,141 $\frac{9}{12}$	1,782 $\frac{9}{12}$	5,924 $\frac{6}{12}$
MARYLAND	39,271 $\frac{10}{12}$	16,099	60	55,430 $\frac{10}{12}$	23,339 $\frac{9}{12}$	.....	5,281	408	.....	3,284	509	.....	.....	.....	32,821 $\frac{9}{12}$	55,430 $\frac{10}{12}$	32,821 $\frac{9}{12}$	88,252 $\frac{7}{12}$
VIRGINIE	33,559 $\frac{8}{12}$	9,914	55	45,528 $\frac{8}{12}$	56,189 $\frac{6}{12}$	83 $\frac{4}{12}$	2,121 $\frac{9}{12}$	1,118 $\frac{6}{12}$	.....	668 $\frac{5}{12}$	.....	.....	.....	.....	60,364 $\frac{4}{12}$	43,528 $\frac{8}{12}$	60,364 $\frac{4}{12}$	103,893
NORD-CAROLINE (2)	24,218 $\frac{5}{12}$	5,923	.....	29,941 $\frac{5}{12}$	4,928 $\frac{3}{12}$	213 $\frac{11}{12}$	65	.....	.....	49 $\frac{8}{12}$	.....	.....	.....	.....	5,185	29,941 $\frac{5}{12}$	5,185	35,126 $\frac{5}{12}$
SUD-CAROLINE (3)	16,871 $\frac{8}{12}$	508	.....	17,379 $\frac{8}{12}$	17,824 $\frac{10}{12}$	900	548 $\frac{3}{12}$	735	75	1,759 $\frac{1}{12}$	566 $\frac{8}{12}$	.....	553 $\frac{3}{12}$	182 $\frac{10}{12}$	22,962 $\frac{1}{12}$	17,379 $\frac{8}{12}$	22,962 $\frac{1}{12}$	40,341 $\frac{9}{12}$
GÉORGIE	9,549 $\frac{4}{12}$	1,090	.....	10,634 $\frac{4}{12}$	15,040 $\frac{11}{12}$	.....	363 $\frac{9}{12}$	111 $\frac{10}{12}$	.....	394	.....	394	306 $\frac{3}{22}$	128 $\frac{2}{12}$	16,610 $\frac{9}{12}$	10,634 $\frac{4}{12}$	16,610 $\frac{9}{12}$	27,245 $\frac{3}{12}$
TOTAUX	363,744 $\frac{2}{12}$	113,181	26,252	503,177 $\frac{2}{12}$	222,347 $\frac{6}{12}$	3,147 $\frac{3}{12}$	13,435 $\frac{2}{12}$	8,551 $\frac{2}{12}$	2,924 $\frac{8}{12}$	8,795 $\frac{3}{12}$	1,368 $\frac{5}{12}$	394	1,619 $\frac{3}{12}$	311	262,893 $\frac{6}{12}$	503,177 $\frac{2}{12}$	262,893 $\frac{6}{12}$	766,070 $\frac{18}{12}$

(1) Les Tableaux de Rhode-Island ne commencent qu'au 11 juin 1790; il manque huit mois deux tiers pour le complet de cet état.

(2) Les Tableaux de la Nord-Caroline ne commencent qu'au 21 mars 1790; il manque par conséquent cinq mois.

(3) Les Tableaux de la Sud-Caroline pour les trois mois de juillet, août & septembre 1790, n'étoient pas encore parvenus lorsqu'on a formé le Tableau général.

Il résulte de ces tableaux, que sur 766,070 tonneaux employés pendant une année au commerce des États-Unis, leur navigation nationale en a fourni 503,177, c'est-à-dire, environ les deux tiers.

Mais afin de se former une idée plus précise, il faut séparer le cabotage & la pêche, qui forment la navigation particulière & intérieure; on trouvera alors que le commerce extérieur a employé 626,637 tonneaux, dont 363,344 de la navigation nationale, & 262,893 de l'étrangère, ensorte que les bâtimens des États-Unis ont fait environ les trois cinquièmes de leurs exportations. Dans la navigation étrangère, le tonnage des bâtimens anglais & irlandais se porte à 225,494 tonneaux, c'est-à-dire, à plus de six septièmes du total de cette navigation. Le tonnage des bâtimens français ne forme qu'environ un vingtième de ce total, & celui des bâtimens de toutes les autres nations de l'Europe, réunit à-peu-près un onzième.

ÉTAT qui fait connoître la situation des Bâtimens du Commerce à l'époque du premier Janvier 1791;

SAVOIR:

DÉPARTEMENT DE BREST.

	DANS LE PORT		AU LONG COURS.				CABOTAGE,		PÊCHE		TOTAL.	Frétés au Roi.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radouber.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.		Mémoire.
BREST.												
de 600 tonn. & au-dessus.												
de 500 à 599	1										1	
de 400 à 499												
de 300 à 399												
de 200 à 299	1					1		2			4	
de 100 à 199		1						3			4	
Au-dessous de 100	4	2						47			53	
LE CONQUET.												
de 100 à 199								1			1	
Au-dessous de 100	5	2						96			103	
CAMARET.												
Au-dessous de 100												
MORLAIX.												
de 200 à 299		1					1				2	
de 100 à 199							4				4	
Au-dessous de 100	5	1					1	36			43	
QUIMPER.												
Au-dessous de 100								16			16	
CONCARNEAU.												
Au-dessous de 100												
SAINT-MALO.												
de 600 & au-dessus												1
de 500 à 599		1			2						3	
de 400 à 499	1		1		1				1		4	
de 300 à 399	3	4	2	1	4				2		16	
de 200 à 299	8	2	2		10		2		5		29	
de 100 à 199	16	10	2	2	6		9	4	5		54	
Au-dessous de 100	28	21	4		13		5	54	12		137	
DINAN.												
de 100 à 199							1	8			9	
Au-dessous de 100								65			65	
SAINT-BRIEUC & TRÉGUIER.												
de 600 & au-dessus												
de 500 à 599												
de 400 à 499												
de 300 à 399	2								1		3	
de 200 à 299	3		1		1				6		11	
de 100 à 199	6						13	3	1		23	
Au-dessous de 100	9	4						138			151	
TOTAUX.	92	49	12	3	37	1	36	473	33	....	736	1

	DANS LE PORT		AU LONG COURS.				CABOTAGE,		PÊCHE		TOTAL.	FRÉTÉS au Roi.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radouber.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.		*Mémoire.*
De l'autre part	92	49	12	3	37	1	36	473	33	. . . .	736	1
NANTES & PAINBŒUF.												
de 600 & au-dessus. .	4	2	10	3	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	19	
de 500 à 599	3	3	7	2	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	15	
de 400 à 499	5	10	7	7	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	29	
de 300 à 399	9	10	16	4	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	39	
de 200 à 299	3	4	6	10	. . . .	8	. . .	. . .	. . . .	. . . .	341	
de 100 à 199	20	11	4	14	. . . .	6	. . .	24	2	. . . .	81	
Au-dessous de 100 . .	59	10	1	3	. . . .	5	. . .	15	. . . .	. . . .	93	
LE CROISIC.												
de 300 à 399	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	
de 200 à 299	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	
de 100 à 199	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1	. . .	2	. . . .	. . . .	4	
Au-dessous de 100. . .	59	9	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	25	. . . .	26	119	
L'ORIENT.												
de 600 & au-dessus . .	1	7	. . . .	. . . .	1	. . . .	. . .	. . .	1	. . . .	10	
de 500 à 599	. . . .	7	. . . .	. . . .	3	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	10	
de 400 à 499	1	2	. . . .	. . . .	3	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	6	
de 300 à 399	. . . .	1	. . . .	. . . .	3	. . . .	. . .	. . .	1	. . . .	5	
de 200 à 299	. . . .	1	. . . .	. . . .	3	. . . .	. . .	. . .	1	. . . .	5	
de 100 à 199	. . . .	1	. . . .	. . . .	2	. . . .	3	. . .	. . . .	. . . .	6	
Au-dessous de 100. . .	13	2	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	70	. . . .	. . . .	85	
VANNES.												
de 200 à 299	. . . .	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	2	1	. . . .	. . . .	4	
de 100 à 199	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	7	23	. . . .	. . . .	30	
Au-dessous de 100. . .	1	4	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	190	. . . .	79	274	
TOTAUX. . . .	271	134	63	46	52	21	48	823	38	105	1,601	1

DÉPARTEMENT DE ROCHEFORT.

	DANS LE PORT		AU LONG COURS.				CABOTAGE,		PÊCHE		TOTAL.	FRÉTÉS au Roi.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radouber.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.		*Mémoire.*
ROCHEFORT.												
de 600 tonn. & au-dessus.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	
de 500 à 599	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	
de 400 à 499	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	1	
de 300 à 399	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	
de 200 à 199	. . . .	. . . .	. . . .	1	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	1	
de 100 à 199	. . . .	2	. . . .	2	. . . .	. . . .	1	1	. . . .	. . . .	6	
Au-dessous de 100 . . .	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	13	1	12	27	
SAINTES.												
de 100 à 199	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	1	
Au-dessous de 100. . .	. . . .	18	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	48	. . . .	. . . .	66	
ANGOULÊME.												
Au-dessous de 100. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	
LA ROCHELLE.												
de 600 & au-dessus. . .	1	2	. . . .	4	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	7	
de 500 à 599	. . . .	. . . .	. . . .	2	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	2	
de 400 à 499	. . . .	1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	1	
de 300 à 399	3	3	1	4	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	11	
de 200 à 299	. . . .	6	. . . .	1	1	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	8	
de 100 à 199	. . . .	1	2	1	. . . .	. . . .	3	. . .	. . . .	. . . .	7	
Au-dessous de 100. . .	4	10	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1	16	. . . .	21	52	
L'ISLE-DE-RÉ.												
de 100 à 199												
Au-dessous de 100. . .												
TOTAUX. . . .	10	43	3	15	2	«	5	78	1	33	190	

	DANS LE PORT		AU LONG COURS.				CABOTAGE,		PÊCHE		TOTAL.	Frétés au Roi.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radouber.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.		*Mémoire*
Ci-contre	10	43	3	15	2	»	5	78	1	33	190	
LES SABLES D'OLONNE.												
de 100 à 199	6						3		7		16	
Au-dessous de 100 . . .	1						3	27	1		32	
ISLE-DIEU.												
Au-dessous de 100. .		1				2	8	22			33	
NOIRMOUTIER.												
de 100 à 199												
Au-dessous de 100. . .												
MARENNES.												
Au-dessous de 100. . .								22			22	
L'ISLE D'OLÉRON.												
Au-dessous de 100. . .	8	3						24			35	
ROYAN.												
Au-dessous de 100. . .	32										32	
TOTAUX.	57	47	3	15	2	2	19	173	9	33	360	

DÉPARTEMENT DE BORDEAUX.

	En état de prendre la mer.	En construction ou à radouber.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.	TOTAL.	Frétés au Roi.
BORDEAUX.												
de 600 tonn. & au-dessus.	8	5	9	3							25	
de 500 à 599	16	8	19	3							46	
de 400 à 499	26	8	52	4							90	
de 300 à 399	19	5	58	5			1				88	
de 200 à 299	16	6	64	6	1		1				94	
de 100 à 199	26	4	51	8	1	1	3				94	
Au-dessous de 100 . .	7	3	15	2			2	11			40	
LIBOURNE.												
de 200 à 299							2	1			3	
de 100 à 199							2	23			34	
Au-dessous de 100. . .	9											
BLAYE.												
de 100 à 199	2						1				3	
Au-dessous de 100. .	12						4	24			40	6
LA TÊTE DE BUCH.												
de 300 à 399												
de 200 à 299												
de 100 à 199								11			18	
Au-dessous de 100. . .	6	1										
BAYONNE.												
de 600 & au-dessus . .											1	
de 500 à 599			1								2	
de 400 à 499			2								1	
de 300 à 399			1								10	
de 200 à 299	2	1	6	1				3	3		27	
de 100 à 199	4	2	15					14	5		32	
Au dessous de 100. . .	9		4									
SAINT-JEAN-DE-LUZ.												
de 500 à 599												
de 400 à 499												
de 300 à 399											4	
de 200 à 299	4										4	
de 100 à 199	1						1	1	1		19	
Au-dessous de 100. . .	15							4				
TOTAUX	182	43	297	32	2	1	17	92	9	. . . .	675	6

DÉPARTEMENT DU HAVRE.

	DANS LE PORT		AU LONG COURS				CABOTAGE,		PÊCHE		TOTAL.	FRÉTÉS au Roi.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radouber.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.		*Mémoire.*
LE HAVRE.												
de 500 à 599 tonneaux.			1								1	
de 400 à 499.		2	2				1				5	
de 300 à 399.	3	23	2	1	2		1	1			33	
de 200 à 299.	7	41	25	11			4	5			93	
de 100 à 199.	1	36	6	8	1		7	27			86	
Au-dessous de 100.		14	2	7			3	50	1		77	
HONFLEUR.												
de 500 à 599.		1									1	
de 400 à 499.	1	1									2	
de 300 à 399.		2	2								4	
de 200 à 299.		2				1	1				7	
de 100 à 199.	2	7	3	3		4	3	19			41	
Au-dessous de 100.	2	12	3	5				72		33	127	
ROUEN.												
de 200 à 299.	1						11				12	
de 100 à 199.	6		4			8	56				74	
Au-dessous de 100.	40	4					8	89			141	
DIEPPE.												
de 600 & au-dessus.												
de 500 à 599.												
de 400 à 499.												
de 300 à 399.												
de 200 à 299.	1	1	4			2					8	
de 100 à 199.	8	1	8			5		4			26	
Au-dessous de 100.	50	3				5		17	1	39	115	
FÉCAMP.												
de 300 à 399.			1								1	
de 200 à 299.			1								1	
de 100 à 199.			2				3				5	
Au-dessous de 100.	33							25		40	98	
CAEN.												
de 100 à 199.		1						1	1		3	
Au-dessous de 100.	3	13						42		40	78	
CHERBOURG.												
de 200 à 299.	1		1								2	
de 100 à 199.			2				3				5	
Au-dessous de 100.	54					1	3	6		22	86	
LA HOUGUE.												
de 100 à 199.												
Au-dessous de 100.								9		34	43	
ISIGNY.												
Au-dessous de 100.												
GRANVILLE.												
de 300 à 399.												
de 200 à 299.								1	8		9	
de 100 à 199.	14	1							2		17	
Au-dessous de 100.	61	2						6	10		79	
TOTAUX.	288	167	69	38	3	26	104	374	23	188	1280	

DÉPARTEMENT DE DUNKERQUE.

	Dans le port: En état de prendre la mer.	Dans le port: En construction ou à radouber.	Au long cours: Amérique.	Au long cours: Côtes d'Afrique.	Au long cours: Inde.	Au long cours: Levant.	Cabotage: Grand.	Cabotage: Petit.	Pêche: de la morue.	Pêche: sur les côtes.	Total.	Frétés au Roi. Mémoire.
DUNKERQUE.												
de 600 tonn. & au-dessus.			1								1	
de 500 à 599.		1	3								4	
de 400 à 499.	3		6					1			10	
de 300 à 399.	8		13			3	6	1			31	
de 200 à 299.	20		5			8	14	6			53	
de 100 à 199.	61		1				3	11	3		79	
Au-dessous de 100.												
CALAIS.												
de 100 à 199.								9			10	
Au-dessous de 100.		1										
BOULOGNE.												
de 200 à 299.							2				2	
de 100 à 199.		1					5	1			7	
Au-dessous de 100.	41	2					1	10			54	
SAINT-VALLERY.												
de 200 à 299.	1	1	1				11				14	
de 100 a 199.	4	1	2				25	5			37	
Au-dessous de 100.	1	1					2	7			11	
TOTAUX.	136	11	32	....	....	11	69	61	3	....	313	

DEPARTEMENT DE TOULON.

	Dans le port: En état de prendre la mer.	Dans le port: En construction ou à radouber.	Au long cours: Amérique.	Au long cours: Côtes d'Afrique.	Au long cours: Inde.	Au long cours: Levant.	Cabotage: Grand.	Cabotage: Petit.	Pêche: de la morue.	Pêche: sur les côtes.	Total.	Frétés au Roi. Mémoire.
TOULON.												
de 600 tonn. & au-dessus.												
de 500 à 599.												
de 400 à 499.												
de 300 à 399.		1	1			1	1				4	
de 200 à 299.		1				3	2				6	
de 100 à 199.						6	10	11			29	
Au-dessous de 100.	2											
LA CIOTAT.												
de 300 à 399.												
de 200 à 299.						21	16	5			44	
de 100 à 199.	1		1			6	8				14	
Au-dessous d 100.												
LA SEYNE.											1	
de 200 à 299.		1				32					35	
de 100 à 199.	2	1				17	18	16			53	
Au-dessous de 100.		2										
SAINT-TROPEZ.												
de 200 à 299.						25					29	
de 100 à 199.	2	2				23	34	14		6	95	
Au-dessous de 100.	16	2										
FRÉJUS.							4				4	
de 100 à 199.							2	6			8	
Au-dessous de 100.												
ANTIBES.						1					1	
de 100 à 199.							18				19	
Au-dessous de 100.		1										
CANNES.						2					2	
de 100 à 199.							30				30	
Au-dessous de 100.												
TOTAUX.	23	[illegible]		....	....	137	143	52	....	6	374	

	DANS LE PORT		AU LONG COURS.				CABOTAGE,		PÊCHE		TOTAL.	FRÉTÉS au Roi.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radouber.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand	Petit.	de la morue	sur les côtes.		Mémoire.
De l'autre part. . .	23	11	2	. . .	. . .	. . .	143	52	. . .	6	374	
MARSEILLE.												
de 600 tonn. & au-dessus.	. . .	1	2	. . .	4	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	7	
de 500 à 599. . . .	1	1	1	. . .	2	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5	
de 400 à 499. . . .	2	3	4	. . .	2	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	11	
de 300 à 399. . . .	4	7	18	. . .	5	3	1	. . .	. . .	. . .	38	
de 200 à 299. . . .	11	19	39	5	7	28	6	. . .	. . .	. . .	115	
de 100 à 199. . . .	23	45	35	20	9	113	69	3	. . .	. . .	317	
Au-dessous de 100. .	2	26	4	11	. . .	29	37	11	. . .	15	135	
LE MARTIGUES.												
de 400 à 499. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
de 300 à 399. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
de 100 à 299. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1	. . .	. . .	1	
de 100 à 199. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	6	. . .	. . .	. . .	6	
Au-dessous de 100. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	8	21	. . .	28	57	
ARLES.												
de 100 à 199. . . .												
Au-dessous de 100. .	2	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2	36	. . .	. . .	40	3
AGDE.												
de 100 à 199. . . .	1	1	. . .	. . .	. . .	26	. . .	. . .	. . .	. . .	28	
Au-dessous de 100. .	3	. . .	. . .	. . .	. . .	32	2	. . .	. . .	18	55	
CETTE.												
de 200 à 299. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	8	. . .	. . .	. . .	8	
de 100 à 199. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	23	. . .	. . .	. . .	23	
Au-dessous de 100. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	32	4	. . .	. . .	36	
NARBONNE.												
de 100 à 199. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5	1	. . .	. . .	6	
Au-dessous de 100. .	4	4	. . .	. . .	. . .	. . .	13	8	. . .	9	34	
ISLE DE CORSE.												
de 200 à 299. . . .												
de 100 à 199. . . .												
Au-dessous de 100. .												
TOTAUX. . . .	76	114	105	36	29	368	355	137	. . .	76	1,296	3

RÉCAPITULATION.

DÉPARTEMENS.												
BREST.	271	134	63	46	52	21	48	823	38	105	1,601	1
ROCHEFORT.	57	47	3	15	2	2	19	173	9	33	360	. . .
BORDEAUX.	182	43	297	32	2	1	17	92	9	. . .	675	6
LE HAVRE.	288	167	69	38	3	26	104	374	23	183	1,280	. . .
DUNKERQUE. . . .	136	11	32	. . .	. . .	11	69	61	3	. . .	313	. . .
TOULON.	76	114	105	36	29	368	355	137	. . .	76	1,296	3
TOTAUX. . . .	1,010	516	569	167	88	429	612	1,660	82	402	5,525	10

Nota. Indépendamment de ces 5,525 navires, il existe dans les six départemens 1,520 barques ou autres bâtimens non pontés.

SAVOIR:

A BREST.	A ROCHEFORT.	A BORDEAUX.	AU HAVRE.	A DUNKERQUE.	A TOULON.	TOTAL.
477	365	277	121	173	107	1,520

SOMMAIRE qui présente le port en tonneaux des navires pontés de chaque département.

	BREST.	ROCHEFORT.	BORDEAUX.	LE HAVRE.	DUNKERQUE.	TOULON.	TOTAL.
de 600 tonn. & au-dessus.	29	7	25	....	....	7	68
de 500 à 599. . . .	29	2	47	2	1	5	86
de 400 à 499. . . .	39	2	92	7	4	11	155
de 300 à 399. . . .	63	11	89	38	10	39	250
de 200 à 299. . . .	86	9	108	132	47	128	510
de 100 à 199. . . .	216	30	131	257	97	541	1,272
Au-dessous de 100. .	1,139	299	183	844	154	565	3,184
TOTAUX. . . .	1,601	360	675	1,280	313	1,296	5,525

Nota. On peut évaluer à 732,645 tonneaux la continence de ces 5,525 navires, qui, en les supposant tous armés, emploieroient 65,934 hommes.

Les navires actuellement en activité sont au nombre de 4,009, qu'on peut évaluer ensemble à 530,654 tonneaux, dont les équipages forment un total d'environ 47,754 hommes.

Le nombre des bâtimens frétés pour le service du Roi est de 10, qui composent ensemble environ 1,415 tonneaux.

SOMMAIRE qui présente le port en tonneaux des navires pontés, pour chaque destination.

	En CONSTRUCTION ou à radouber.	DANS LE PORT en état de prendre la mer.	AU LONG COURS, y compris la pêche de la morue & les frétés au Roi.	Grand CABOTAGE	Petit CABOTAGE.	PÊCHE sur les côtes.	TOTAL.
de 600 tonn. & au-dessus.	17	14	38	....	....	....	69
de 500 à 599. . . .	21	21	44	....	....	....	86
de 400 à 499. . . .	28	36	90	1	....	....	155
de 300 à 399. . . .	55	46	142	3	4	....	250
de 200 à 299. . . .	88	67	289	56	10	....	510
de 100 à 199. . . .	133	166	500	294	182	....	1,275
Au-dessous de 100. .	174	660	242	258	1,454	402	3,190
TOTAUX. . . .	516	1,010	1,345	612	1,650	402	5,535*

* *Nota.* Ce total excède de 10 bâtimens celui de l'autre part, attendu qu'on y a compris les frétés au Roi.

LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.

Excédans. pi. po.	pi. po. 10 0	pi. po. 10 3	pi. po. 10 6	pi. po. 10 9	pi. po. 11 0	pi. po. 11 3	pi. po. 11 6	pi. po. 11 9	pi. po. 12 0	pi. po. 12 3	pi. po. 12 6	pi. po. 12 9	pi. po. 13 0	pi. po. 13 3	pi. po. 13 6	pi. po. 13 9
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
2	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	87
4	91	91	91	91	91	91	90	90	90	90	90	90	90	90	90	89
6	94	94	94	94	94	94	93	93	92	92	92	92	92	92	92	91
8	98	97	97	97	97	97	96	96	94	94	94	94	94	94	94	94
10	100	100	100	100	99	99	99	99	97	97	97	97	97	96	96	96
1 0	104	103	103	103	102	102	101	101	100	100	100	100	100	99	99	99
2	106	105	105	105	104	104	103	103	103	102	102	102	102	101	101	101
4	108	107	107	107	106	106	105	105	105	104	104	104	104	103	103	103
6	110	109	109	109	108	108	107	107	107	106	106	106	106	105	105	105
8	112	111	111	111	110	110	109	109	109	108	108	108	107	107	107	106
10	114	113	113	112	112	111	111	111	111	110	110	110	109	109	109	108
2 0	116	115	115	114	114	113	113	112	112	111	111	111	111	111	110	110
2	118	117	117	116	116	115	115	114	114	113	113	113	112	112	111	111
4	119	119	119	118	118	117	116	116	116	115	115	115	114	114	113	113
6	120	120	120	119	119	119	118	117	117	117	116	116	116	115	115	114
8	121	121	121	120	120	120	119	119	119	119	118	117	117	116	116	115
10	122	122	122	121	121	121	120	120	120	120	119	119	119	118	118	117
3 0	123	123	122	122	122	122	121	121	121	121	120	120	120	119	119	118
2	124	124	123	123	123	122	122	122	122	121	121	121	120	120	120	119
4	125	125	124	124	124	123	123	122	122	122	122	121	121	121	120	120
6	126	126	125	124	124	124	124	123	123	123	122	122	122	121	121	121
8	127	126	126	125	125	125	124	124	124	123	123	123	122	122	122	121
10	128	127	126	126	126	125	125	124	124	124	124	123	123	123	122	122
4 0	128	128	127	127	126	126	126	125	125	125	124	124	124	123	123	123
2	129	128	128	128	127	127	126	126	126	125	125	125	124	124	124	123
4	130	129	129	128	128	128	127	126	126	126	126	125	125	125	124	124
6		130	130	129	129	128	128	127	127	127	126	126	126	125	125	125
8				130	130	129	128	128	128	127	127	127	126	126	126	125
10					130	130	129	128	128	128	128	127	127	127	126	126
5 0							130	129	129	129	128	128	128	127	127	127
2								130	130	129	129	129	128	128	128	127
4									130	130	130	129	129	128	128	128
6											130	130	129	129	129	128
8													130	130	129	129
10														130	130	130
6 0																130

TABLE DES DIVISEURS.

Excédans.	LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.															
pi. po.	pi. po. 14 0	pi. po. 14 3	pi. po. 14 6	pi. po 14 9	pi. po. 15 0	pi. po. 15 3	pi. po. 15 6	pi. po. 15 9	pi. po. 16 0	pi. po. 16 3	pi. po. 16 6	pi. po. 16 9	pi. po. 17 0	pi. po. 17 3	pi. po. 17 6	pi. po. 17 9
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
2	87	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
4	89	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
6	91	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
8	94	93	93	93	93	93	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
10	96	95	95	95	95	95	95	95	94	94	94	94	94	94	94	94
1 0	99	97	97	97	97	97	97	97	96	96	96	96	96	96	96	95
2	101	100	100	100	100	100	100	100	98	98	98	98	98	98	98	98
4	103	101	101	101	101	101	101	101	100	100	100	100	100	100	100	100
6	105	103	103	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102	102	101
8	106	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	103	103	103
10	108	107	107	107	106	106	106	106	105	105	105	105	105	104	104	104
2 0	110	108	108	108	108	108	108	107	106	106	106	106	106	105	105	105
2	111	110	110	110	109	109	109	109	108	108	108	108	108	106	106	106
4	112	112	111	111	111	111	110	110	110	110	109	109	109	108	108	108
6	114	113	113	113	112	112	111	111	111	111	110	110	110	109	109	109
8	115	114	114	114	114	114	113	113	113	113	111	111	111	110	110	110
10	116	116	116	116	115	115	114	114	114	114	113	113	113	111	111	111
3 0	118	117	117	117	116	116	115	115	115	115	114	114	114	113	113	112
2	119	118	118	118	117	117	116	116	116	116	115	115	115	114	114	114
4	120	119	119	119	118	118	118	117	117	117	116	116	116	115	115	115
6	120	120	120	120	119	119	119	118	118	118	117	117	117	116	116	116
8	121	121	120	120	120	120	120	119	119	119	118	118	118	117	117	117
10	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120	119	119	119	118	118	118
4 0	122	122	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	119	119	119
2	123	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120
4	124	123	123	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	120	120	120
6	124	124	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	121	121	121	121
8	125	124	124	124	123	123	123	123	123	123	122	122	122	121	121	121
10	126	125	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	122	122	122	122
5 0	126	125	125	125	124	124	124	124	124	124	123	123	123	122	122	122
2	127	126	126	125	125	125	125	125	124	124	124	124	123	123	123	123
4	128	126	126	126	126	126	125	125	125	125	124	124	124	123	123	123
6	128	127	127	127	126	126	226	126	125	125	125	125	124	124	124	124
8	129	128	128	127	127	127	226	126	126	126	125	125	125	124	124	124
10	129	129	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126	125	125	125	125
6 0	130	129	129	129	128	128	127	127	127	127	126	126	126	125	125	125
2		130	130	129	129	129	128	128	127	127	127	127	127	126	126	126
4			130	130	129	129	129	128	128	128	127	127	127	126	126	126
6					130	130	130	129	128	128	128	127	128	127	127	127
8						130		129	129	128	128	128	128	127	127	127
10						130		130	130	130	129	129	128	128	128	128
7 0								130	130	130	129	129	129	128	128	128
2										130	130	130	129	129	129	129
4											130	130	130	129	129	129
6													130	130	130	130
8															130	130

Excédans.	LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.															
pi. po.	pi. po. 18 0	pi. po. 18 3	pi. po. 18 6	pi. po. 18 9	pi. po. 19 0	pi. p 19 3	pi. po. 19 6	pi. po. 19 9	pi. po. 20 0	pi. po. 20 3	pi. po. 20 6	p . po. 20 9	pi. po. 21 0	pi. po. 21 3	pi. po. 21 6	pi. po. 21 9
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	34	84	84
2	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
4	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
6	90	90	90	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89
8	92	92	92	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91
10	94	94	94	93	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
1 0	95	95	95	95	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
2	98	98	98	97	96	96	96	96	96	96	95	95	95	95	95	96
4	99	99	99	99	98	98	98	98	98	98	97	97	97	97	97	97
6	100	100	100	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99	99	99	99
8	102	102	102	102	102	102	102	102	100	100	100	100	100	100	100	100
10	104	104	104	103	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102	102
2 0	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104	103	103	103	103	103	103
2	106	106	106	105	105	105	105	105	115	105	104	104	104	104	104	104
4	108	107	107	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105
6	109	108	108	108	108	108	107	107	107	107	106	106	106	106	106	106
8	110	109	109	109	109	109	108	108	108	108	107	107	107	107	107	107
10	111	110	110	110	110	110	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108
3 0	112	111	111	111	111	111	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109
2	113	113	113	113	112	112	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110
4	114	114	114	114	113	113	113	112	112	112	111	111	111	111	111	111
6	115	115	115	115	114	114	114	113	113	113	112	112	112	112	111	111
8	116	116	116	116	115	115	115	114	114	114	113	113	113	113	112	112
10	117	117	117	117	116	116	116	115	115	115	114	114	114	114	113	113
4 0	118	118	118	118	117	117	117	116	116	116	115	115	115	115	114	114
2	119	119	119	119	118	118	118	117	117	117	116	116	116	116	115	115
4	120	120	119	119	119	119	119	118	118	118	117	117	117	117	116	116
6	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	118	118	118	118	117	117
8	121	121	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	118	118
10	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119
5 0	122	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	119	119
2	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120
4	123	123	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	120	120
6	123	123	123	123	123	123	122	122	122	222	122	121	121	121	121	121
8	124	124	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	121	121
10	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122
6 0	125	125	124	124	124	124	124	123	123	123	123	122	122	122	122	122
2	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	123	123	123	122	122
4	126	126	125	125	125	125	125	124	124	124	124	123	123	123	123	123
6	126	126	126	125	126	226	125	125	125	124	124	124	124	124	123	123
8	127	127	126	126	126	126	126	125	125	125	125	124	124	124	124	124
10	127	127	127	127	126	126	126	126	126	125	125	124	124	124	124	124
7 0	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126	126	125	125	125	124	124
2	128	128	128	128	117	127	127	127	126	126	126	125	125	125	125	125
4	129	129	128	128	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126	125	125
6	129	129	129	128	128	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126	125
8	130	130	129	129	128	128	128	128	128	128	127	126	126	126	126	126
10	130	130	130	129	129	129	128	128	128	128	128	127	127	127	126	126
8 0	130	130	130	130	129	129	129	128	128	128	128	127	127	127	127	126
2			130	130	130	130	129	129	129	129	128	128	128	128	127	127
4					130	130	130	129	129	129	129	128	128	128	128	127
6						130	130	130	130	129	129	129	128	128	128	128
8								130	130	130	130	129	129	129	128	128
10									130	130	130	130	129	129	129	129
9 0										130	130	130	130	130	129	129
2													130	130	130	130
4														130	130	130
6															130	130

TABLE DES DIVISEURS.

Excédans.	LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																		
pi. po.	pi. po. 22 0	pi. po. 22 3	pi. po. 22 6	pi. po. 22 9	pi. po. 23 0	pi. po. 23 3	pi. po. 23 6	pi. po. 23 9	pi. po. 24 0	pi. po. 24 3	pi. po. 24 6	pi. po. 24 9	pi. po. 25 0	pi. po. 25 3	pi. po. 25 6	pi. po. 25 9	pi. po. 25 0	pi. po. 26 3	pi. po. 26 6
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
3	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
6	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
9	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
1 0	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
3	95	95	95	95	95	95	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
6	98	98	98	98	98	98	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
9	100	100	100	100	100	100	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98
2 0	102	102	102	102	102	102	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
3	104	104	104	104	104	104	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
6	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	103	103
9	108	105	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105	105	105	104	104
3 0	108	108	108	108	108	108	108	108	106	106	106	106	106	106	106	106	106	105	105
3	110	110	110	109	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	108	108	107	106	106
6	111	111	111	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	109	108	108	108
9	113	113	113	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	110	109	109	109
4 0	114	114	114	113	113	113	113	113	113	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110
3	115	115	115	115	115	114	114	114	114	113	113	113	113	113	113	112	111	111	111
6	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	113	113	113	113
9	118	118	117	117	117	116	116	116	116	115	115	115	115	115	115	114	114	114	114
5 0	119	119	118	118	118	118	117	117	117	117	116	116	116	116	116	115	115	115	115
3	120	120	119	119	119	119	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116
6	121	121	120	120	120	120	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117
9	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	119	119	119	119	119	118	118	118	118
6 0	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	119	119	119	119
3	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120
6	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120
9	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121
7 0	124	124	124	224	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	121	121	121
3	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	113	123	123	122	122	122	122	122
6	125	126	125	125	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	122	122	122
9	125	125	126	125	125	125	125	124	124	224	124	124	124	124	123	123	123	123	123
8 0	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	123	123
3	126	126	127	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124
6	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	124	124	124
9	128	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125
9 0	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	125	125	125
3	129	129	129	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126
6	130	130	129	129	129	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	126	126	126
9	130	130	130	130	130	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127
10 0			130	130	130	130	130	129	129	129	128	128	128	128	128	128	127	127	127
3						130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128
6								130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128
9										130	130	130	130	130	129	129	129	129	129
11 0												130	130	130	130	130	129	139	129
3															130	130	130	130	130
6																	130	130	130
9																			130

TABLE DES DIVISEURS.

Excédans.	LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																		
pi. po.	pi. po. 26 9	pi. po. 27 0	pi. po. 27 3	pi. po. 27 6	pi. po. 27 9	pi. po. 28 0	pi. po. 28 3	pi. po. 28 6	pi. po. 28 9	pi. po. 29 0	pi. po. 29 3	pi. po. 29 6	pi. po. 29 9	pi. po. 30 0	pi. po. 30 3	pi. po. 30 6	pi. po. 30 9	pi. po. 31 0	pi. po. 31 3
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
3	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
6	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
9	90	90	90	90	90	90	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89
1 0	92	92	92	92	92	92	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91
3	94	94	94	94	94	94	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
6	96	96	96	96	96	96	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
9	98	98	98	98	98	98	96	96	96	96	96	96	96	95	95	95	95	95	95
2 0	99	99	99	99	99	99	98	98	98	98	98	98	98	98	97	97	97	97	97
3	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99	99	99
6	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	100	100	100	100	100	100	100
9	104	104	104	104	104	104	103	103	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102
3 0	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104	104	103	103	103	103	103
3	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104
6	108	108	108	107	107	107	106	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105
9	109	109	109	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107	107	106	106	106	106	106
4 0	110	110	110	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107
3	111	111	111	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108
6	113	112	112	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109
9	114	113	113	113	113	113	112	112	112	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110
5 0	115	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	112	112	112	112	111	111	111	111
3	116	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	112	112	112
6	117	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	113	113	113
9	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	114	114	114
6 0	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	115	115	115
3	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116
6	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117
9	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118
7 0	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119
3	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119
6	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120
9	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120
8 0	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121
3	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121
6	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122
9	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122
9 0	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	122	122
3	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123
6	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	123	123
9	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124
10 0	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	124	124
3	127	127	127	127	127	127	126	126	125	126	126	126	126	125	125	125	125	124	124
6	128	128	128	127	127	127	127	127	127	126	125	126	126	125	126	126	126	125	125
9	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	125	126	126	126	126	125	125
11 0	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126
3	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	126	126
6	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	126	126
9	130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127
12 0		130	130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	127	127
3					130	130	130	130	130	130	129	129	129	129	128	128	128	128	128
6								130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128
9										130	130	130	130	130	129	129	129	128	128
13 0												130	130	130	130	130	130	129	129
3														130	130	130	130	129	129
6																130	130	130	130
9																		130	130

Excédans.	LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																		
pi. po.	pi. po. 31 6	pi. po. 31 9	pi. po. 32 0	pi. po. 32 3	pi. po. 32 6	pi. po. 32 9	pi. po. 33 0	pi. po. 33 3	pi. po. 33 6	pi. po. 33 9	pi. po. 34 0	pi. po. 34 3	pi. po. 34 6	pi. po. 34 9	pi. po. 35 0	pi. po. 35 3	pi. po. 35 6	pi. po. 35 9	pi. po. 36 0
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
3	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
6	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
9	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89
1 0	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	90	90	90	90	90	90	90
3	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	91	91	91	91	91	91	91
6	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	92	92	92	92	92	92	92
9	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	93	93	93	93	93	93	93
2 0	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	95	95	95	95	95	95	94
3	99	99	99	99	99	99	98	98	98	98	98	98	97	97	97	97	97	97	95
6	100	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	97
9	102	102	102	102	101	101	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	99
3 0	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102	102	101	101	101	101	101	101	100
3	104	104	104	104	103	103	103	103	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102
6	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104	104	103	103	103	103	103	103	103
9	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104
4 0	107	107	107	107	106	106	106	105	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105
3	108	108	108	108	107	107	107	107	107	107	107	107	106	106	106	106	106	106	106
6	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107	107	107	107
9	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	108
5 0	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	109
3	112	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	110
6	113	113	113	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
9	114	114	114	113	113	113	113	113	113	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111
6 0	115	115	115	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	113	112	112	112	112
3	116	116	116	115	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113
6	117	117	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	115	114	114	114	114
9	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	115
7 0	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116
3	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	116	116	116	116
6	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	117	117	117	117
9	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	118	118
8 0	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119
3	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119
6	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120
9	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120
9 0	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121
3	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121
6	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122
9	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122
10 0	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122
3	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123
6	125	125	125	124	124	124	124	124	124	224	124	124	124	124	123	123	123	123	123
9	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123
11 0	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124
3	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	224	124	124
6	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124
9	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125
12 0	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	126	125	125
3	128	128	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125
6	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126
9	128	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126
13 0	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126
3	129	129	129	129	129	129	129	129	128	127	128	128	127	127	127	127	127	127	127
6	130	130	129	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127
9	130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	129	128	128	128	128	127	127	127	127
14 0		130	130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128
3				130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128
6					130	130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128
9								130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	129	129
15 0											130	130	130	130	129	129	129	129	129

Excédans.	LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																		
pi. po.	pi. po. 36 3	pi. po. 36 6	pi. po. 36 9	pi. po. 37 0	pi. po. 37 3	pi. po. 37 6	pi. po. 37 9	pi. po. 38 0	pi. po. 38 3	pi. po. 38 6	pi. po. 38 9	pi. po. 39 0	pi. po. 39 3	pi. po. 39 6	pi. po. 39 9	pi. po. 40 0	pi. po. 40 3	pi. po. 40 6	pi. po. 40 9
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
3	86	86	86	86	86	86	85	86	86	85	86	86	86	86	86	86	86	86	86
6	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	87
9	89	89	89	89	89	89	99	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	88
1 0	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	89
3	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	90
6	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	91
9	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	92
2 0	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
3	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95
6	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	96	96	96	96	96	96	96
9	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	97	97	97	97	97	97	97
3 0	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99	99	99
3	102	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	100	100	100	100	100	100	100
6	103	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	101	101	101	101	101	101	101
9	104	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102
4 0	105	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	103	103	103	103	103	103	103
3	106	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104
6	107	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105
9	108	107	107	107	107	107	107	107	107	107	106	106	106	106	106	106	106	106	106
5 0	109	108	108	108	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107	107	107	107	107	106
3	110	109	109	109	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	108	108	107
6	111	110	110	110	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	109	109	108
9	111	111	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	110	110	110	109
6 0	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110
3	113	113	112	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
6	114	114	113	113	113	113	113	113	113	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111
9	115	115	114	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	113	112	112	112	112
7 0	116	116	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113
3	116	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114	113
6	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	114
9	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	115
8 0	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	115
3	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116
6	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117
9	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	117
9 0	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	118
3	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119
6	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	119
9	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120
10 0	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120
3	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	120
6	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121
9	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121
11 0	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	121
3	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122
6	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122
9	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	122
12 0	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123
3	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123
6	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	123
9	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124
13 0	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124
3	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	124
6	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125
9	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125
14 0	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	125
3	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126
6	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	126	127	126	126	126
9	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	127	126
15 0	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127

Excédans.	LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																		
pi. po.	pi. po. 36 3	pi. po. 36 6	pi. po. 36 9	pi. po. 37 0	pi. po. 37 3	pi. po. 37 6	pi. po. 37 9	pi. po. 38 0	pi. po. 38 3	pi. po. 38 6	pi. po. 38 9	pi. po. 39 0	pi. po. 39 3	pi. po. 39 6	pi. po. 39 9	pi. po. 40 0	pi. po. 40 3	pi. po. 40 6	pi. po. 40 9
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
3	86	86	86	86	86	86	85	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
6	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	87
9	89	89	89	89	89	89	99	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	88
1 0	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	89
3	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	90
6	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	91
9	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	92
2 0	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
3	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95
6	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	96	96	96	96	96	96	96
9	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	97	97	97	97	97	97	97
3 0	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99	99	99
3	102	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	100	100	100	100	100	100	100
6	103	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	101	101	101	101	101	101	101
9	104	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102
4 0	105	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	103	103	103	103	103	103	103
3	106	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104
6	107	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105
9	108	107	107	107	107	107	107	107	107	107	106	106	106	106	106	106	106	106	106
5 0	109	108	108	108	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107	107	107	107	107	106
3	110	109	109	109	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	108	108	107
6	111	110	110	110	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	109	109	108
9	111	111	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	110	110	110	109
6 0	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110
3	113	113	112	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
6	114	114	113	113	113	113	113	113	113	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111
9	115	115	114	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	113	112	112	112	112
7 0	116	116	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113
3	116	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114	113
6	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	114
9	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	115
8 0	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	115
3	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116
6	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117
9	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	117
9 0	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	118
3	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119
6	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	119
9	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120
10 0	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120
3	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	120
6	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121
9	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121
11 0	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	121
3	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122
6	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122
9	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	122
12 0	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123
3	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123
6	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	123
9	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124
13 0	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124
3	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	124
6	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125
9	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125
14 0	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	125
3	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126
6	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	126	127	126	126	126
9	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	127	126
15 0	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127

Excédans.	LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																
pi. po.	pi. po. 41 0	pi. po. 41 3	pi. po. 41 6	pi. po. 41 9	pi. po. 42 0	pi. po. 42 3	pi. po. 42 6	pi. po. 42 9	pi. po. 43 0	pi. po. 43 3	pi. po. 43 6	pi. po. 43 9	pi. po. 44 0	pi. po. 44 3	pi. po. 44 6	pi. po. 44 9	pi. po. 45 0
0 0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
3	86	86	86	86	86	86	86	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
6	87	87	87	87	87	87	87	86	86	86	86	86	86	86	85	86	86
9	88	88	88	88	88	88	88	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87
1 0	89	89	89	89	89	89	89	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
3	90	90	90	90	90	90	90	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89
6	91	91	91	91	91	91	91	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
9	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	90	92	92	92	92	92	92
2 0	94	94	94	94	94	94	94	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93
3	95	95	95	95	95	95	95	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
6	96	96	96	96	96	96	96	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95
9	97	97	97	97	97	97	97	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
3 0	99	99	99	99	99	98	98	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
3	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
6	101	101	101	101	101	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
9	102	102	102	102	102	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
4 0	103	103	103	103	103	102	102	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
3	104	104	104	104	104	103	103	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
6	105	105	105	105	105	104	104	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
9	106	106	106	106	106	105	105	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
5 0	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
3	107	107	107	107	107	107	107	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106
6	108	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107	107	107	107	107	106	106
9	109	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	108	108	107	107
6 0	110	110	110	110	110	110	110	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108
3	111	111	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	109	109	108	108
6	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	110	110	109	109
9	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	110	110
7 0	113	113	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111
3	113	113	113	113	113	113	113	112	112	112	112	112	112	112	112	111	111
6	114	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	113	113	113	112	112
9	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	114	114	114	113	113
8 0	115	115	115	116	115	115	115	114	114	114	114	114	114	114	114	114	114
3	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	115	115	115	114	114
6	117	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115
9	117	117	117	117	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116
9 0	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	117	117	117	117	116	116	116
3	119	119	119	118	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	117	117	117
6	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	118	118	118	118	117	117	117
9	120	120	120	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	118	118	118
10 0	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118
3	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119
6	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119
9	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
11 0	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120
3	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120
6	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121
9	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121
12 0	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121
3	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122
6	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122
9	124	124	124	123	223	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122
13 0	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	222	122	122	122
3	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123
6	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123
9	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123
14 0	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123
3	126	126	126	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124
6	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124
9	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124
15 0	127	127	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124

FIN DE LA TABLE.

peut pas être importante, & ne nous promet pas d'accroissemens (1) : elle ne peut être importante, parce que nous ne pouvons qu'en exporter, & que nous ne pouvons y importer. Notre navigation ne peut point y devenir active, parce que nous ne pouvons y porter des cargaisons d'entrée : nous y prenons une cargaison de sortie, les tabacs de notre approvisionnement ; mais nous allons les chercher sur lest. Ne nous promettons donc jamais une navigation bien animée avec les ports des Etats-Unis ; mais si nous ne pouvons nous promettre de naviguer chez eux fructueusement, ne souffrons pas qu'ils s'immiscent dans notre propre navigation, dans la navigation de nos colonies. Si ces contrées ont besoin des productions du continent américain, pourquoi n'irions-nous pas les y chercher nous-mêmes pour les leur porter ? pourquoi tolérons-nous le commerce interlope des Américains dans nos colonies ? pourquoi nous laissons-nous frustrer, & d'une navigation importante, & des retours précieux qui doivent alimenter notre commerce avec l'étranger ? C'est là dessus qu'il faut porter un œil vigilant ; ce sont ces abus destructeurs de notre commerce & de notre navigation qu'il faut réprimer. S'il est vrai que les Etats-Unis d'Amérique soient appelés à la possession future de l'Archipel américain, n'accélérons pas nous-même cette catastrophe, en travaillant à l'augmentation de la puissance de ceux qui doivent nous dépouiller. Les Américains doivent être encore long-temps foibles & pauvres ; & ce n'est que par le commerce qu'ils peuvent sortir de cet état.

---

(1) Voyez à la fin du rapport l'état & le tableau de la navigation des Américains pendant un an, & considérez comment nous y figurons. Vous observerez cependant que pendant cette année nous avons tiré du continent américain beaucoup de subsistances, & que nous avons dû y envoyer un plus grand nombre de vaisseaux que de coutume.

Contrarions donc par tous les moyens légitimes tout ce qui peut agrandir leur commerce, puiſque ce commerce doit les mener à la puiſſance, & cette puiſſance à notre dépouillement.

Nous devons jouir encore long-temps de nos colonies (1); mais, quelle que ſoit la marche des événemens, nous prolongerons d'autant plus cette jouiſſance, que nous rendrons moins hâtive la puiſſance des Etats-Unis.

Navigation en Turquie.

Le commerce de la Turquie eſt pour nous de la plus grande importance; il emploie plus de 600 navires. Ce commerce nous approviſionne des matières premières les plus eſſentielles aux arts & aux manufactures de la France; il nous fournit des cotons, des laines, des galles, des aluns, des huiles, des ſoudes, des ſoies, des fils de chèvre, de la cire, du cuivre, des drogues, des cuirs & des bleds; il nous procure particulièrement le débouché de nos draps de Languedoc, d'une infinité de petits lainages, d'une maſſe conſidérable de nos denrées coloniales. Un pareil commerce, une pareille navigation ne ſont pas à négliger, & il y a bien peu de choſes à faire pour les ſeconder efficacement.

Nous ſommes les plus anciens alliés des Turcs; nous en avons toujours été particulièrement favoriſés, à l'excluſion de toutes les autres nations. Pour conſerver ces avantages,

(1) Du moins cela eſt abandonné à notre prudence : car ſi nous nous laiſſons dominer par nos prétendus philoſophes, par nos ſectaires enthouſiaſtes, ſans doute, ſous très-peu de temps, nous aurons perdu nos plus belles, nos plus riches colonies : alors, plus de marine, notre navigation aura perdu ſon but le plus important; plus de manufactures, nous aurons perdu l'un des plus conſidérables de nos débouchés; plus de commerce, nous aurons perdu la balance qui nous le rendoit avantageux.

nous n'avons rien à faire, ſinon d'être religieux obſervateurs des traités qui exiſtent entre nous & le Grand-Seigneur. Eh! comment ne les obſerverions-nous pas, puiſque ces traités ſont tels que les François & leur commerce jouiſſent de la plus grande faveur dans tous les Etats de la domination ottomane? Nos ambaſſadeurs ont à Conſtantinople, ſur tous les autres ambaſſadeurs, une préſéance que nous n'apprécions que parce qu'elle ſert à témoigner quelle eſt la conſidération qui nous y eſt accordée. Nos conſuls dans toutes les Echelles ont conſtamment obtenu & conſervé les plus hautes prérogatives.

Nous pouvons bien facilement nous maintenir dans tous les avantages que nous avons dans ces contrées. Il ne nous faut d'abord, comme nous l'avons déja dit, qu'obſerver les traités exiſtans; il ne nous faut envoyer auprès des Turcs que des ſujets diſtingués capables de ſe faire honorer, & de contenir les François ſous leurs ordres dans le reſpect des lois du pays.

Il faut frapper les Turcs par les objets extérieurs: nous devons donc auſſi environner de quelque faſte les ambaſſadeurs que nous leur envoyons; nos conſuls doivent déployer une certaine magnificence dans les différentes Echelles où ils ſont diſtribués; enfin nous devons montrer aux yeux des Ottomans un grand appareil de puiſſance; & plus pour une utilité réelle que par une vaine oſtentation, nous devons faire paroître de temps à autre à Conſtantinople, dans l'Archipel, dans toutes les Echelles du Levant, quelques eſcadres, ou au moins quelques vaiſſeaux de guerre, accompagnés de tout ce qui peut en rendre le ſpectacle impoſant.

Navigation du nord.

Nous pourrions dire en quelque ſorte que c'eſt pour nous un champ tout neuf à défricher: le pavillon fran-

çois eſt à peine connu dans les mers du nord. Cependant la France peut y établir de grandes relations de commerce ; & les matériaux indiſpenſables & d'un grand encombrement qu'elle eſt obligée d'en tirer, doivent conſidérablement & bien avantageuſement augmenter notre navigation. Le commerce de la Baltique occupe aujourd'hui 5,000 navires ; de ces 5,000 navires, 1,800 appartiennent à l'Angleterre, 800 à la Hollande, & à peine 40 à la France. Cela doit-il reſter ainſi, lorſque nos vins, nos ſels, nos fruits ſecs, nos huiles & nos ſavons, nos denrées coloniales font à-peu-près le fond de toutes les cargaiſons expédiées pour la Ruſſie ? Lorſque nous tirons de ces contrées la plus grande partie de nos munitions navales, des mâtures, des chanvres, des goudrons, des fers pour l'approviſionnement de nos chantiers & de nos arſenaux, ne devons-nous pas reprendre la propriété uſurpée de nos propres tranſports ? Combien cet emploi, combien ce ſervice augmenteroit notre marine ! Nous mettrions en mer 2,000 navires de plus ; nous emploierions de plus 10 à 12 mille matelots. La navigation du nord eſt la plus propre à former de bons & de robuſtes marins ; elle a cela d'autant plus avantageux encore, c'eſt qu'elle n'en conſomme pas. Mettons auſſi en ligne de compte que nous appauvriſſons toujours la navigation des étrangers de tout ce que la nôtre prend d'accroiſſement. Il n'y a jamais qu'une maſſe de tranſports à faire ; elle eſt toujours la même, ou elle varie peu. Il eſt bien certain que ſi nous reprenons nos droits, que ſi nous faiſons notre part légitime de navigation, celle qui nous appartient excluſivement, celle de nos propres approviſionnemens, alors nous en fruſtrons l'étranger ; alors, lorſque nous faiſons nous-mêmes ce qu'il faiſoit pour nous, nous le réduiſons à l'inaction, parce qu'il ne peut pas faire ce qui n'eſt plus à faire : enfin, dans ce ſens & au figuré, lorſque nous mettons en mer un nouveau navire de plus, nous en brûlons un à l'étranger.

Le gouvernement a ſenti l'importance du commerce & de la navigation du nord. En 1784, pour y exciter les armateurs françois, il accorda une prime & différentes faveurs à ce négoce, & nous devons à M. de Montmorin l'un des traités de commerce qui ait été fait avec le plus d'intelligence par des négociateurs françois, le traité de commerce ſigné en janvier 1787, pour douze années, avec la Ruſſie. Néanmoins notre commerce n'a encore juſqu'ici tiré aucun parti de celui du nord, parce que c'eſt un commerce qu'il faut en quelque ſorte fonder, & que des rivaux puiſſans & déja naturaliſés emploient tous les moyens de nous empêcher d'y prendre part.

D'abord, la prime de 10 livres par tonneau accordée par l'arrêt du conſeil du 25 ſeptembre 1784, pour la première année, & décroiſſant pour les autres pendant quatre ans, étoit trop foible : nous croyons qu'il faut la porter à 20 liv. pendant huit ans ; nous imaginons auſſi que juſqu'à ce que les François ſe ſoient ancrés en Ruſſie, & même pour y favoriſer les établiſſemens particuliers, nous devrions donner, non pas un privilége à une compagnie, (nous écarterons des mots que ſuit toujours la défaveur & qui ne rendroient pas bien notre idée) mais que nous devrions donner à quelque grande ſociété de commerce l'aſſurance de l'approviſionnement excluſif des ports de Breſt & de Toulon pendant un certain nombre d'années. Obſervons que ce n'eſt pas là un privilége, mais un marché tel que le gouvernement eſt dans le cas d'en faire pour beaucoup de fournitures; que quand ce feroit un privilége, il ne feroit pas établi ſur des François, mais conquis ſur des étrangers, ſur les Anglois particulièrement, puiſque ci-devant, & même à-préſent, les particuliers, & même le gouvernement, n'ont jamais acheté de la première main, mais des Anglois & des étrangers, qui ont en Ruſſie des comptoirs & des facteurs pour accaparer les productions, & que ces étrangers ne revendoient

enmaite à la France qu'à gros bénéfices, & qu'après s'être approprié, pour le ſervice de leur nation, les meilleures & les plus avantageuſes fournitures; enfin nous croyons que, pour exciter à la navigation du nord, il faut accorder aux navires qui s'y conſacreront, une prime de 20 livres par tonneau, dans le cas cependant où ils n'iront pas ſur leſt; & nous penſons qu'il eſt eſſentiel d'occuper ſérieuſement nos négociateurs d'un traité de navigation & de commerce avec la Pologne.

Navigation en Suède & en Danemarck.

Notre traité de 1741 avec la Suède, confirmé par la convention de 1784, qui ſubſtitue Gothembourg pour notre entrepôt à Wiſmar, qui nous avoit d'abord été aſſigné, nous donne tous les avantages que nous pouvons raiſonnablement demander aux Suédois.

Nous conviendrons que nous avons peut-être payé bien cher l'échange de l'entrepôt de Wiſmar par l'iſle de Saint-Barthelemy aux Indes occidentales, dont nous avons abandonné l'entière propriété à la Suède : mais ceci eſt une affaire conſommée. Si notre navigation n'eſt pas plus active en Suède, nous n'avons rien, à cet égard, à demander aux Suédois; c'eſt à nous à faire pour cela tout ce qu'il faut, & ce qu'il faut ſont des primes encourageantes. Quant au Danemarck, nous ſommes abſolument dans le même cas : d'ailleurs, nous devons lui demander une parfaite réciprocité. Nous traitons les Danois en France comme les nations les plus favoriſées : nous préſentons à examiner ſi par le dernier traité que nous ayons avec cette puiſſance, traité du 23 août 1742, nous jouiſſons chez eux d'une faveur ſemblable.

Navigation en Espagne.

Les traités, le voisinage, nos relations, & sur-tout la politique, nous lient impérieusement à l'Espagne. Nous sommes en contact en Europe, nous sommes en contact à Saint-Domingue : nos intérêts sont mêlés, confondus & communs dans l'un comme dans l'autre hémisphère. Nous devons donc resserrer encore les liens qui unissent les François & les Espagnols : cette union fera notre force respective; elle doublera nos moyens, & c'est la marine de l'un comme de l'autre Etat qui doit sur-tout acquérir une grande énergie de cette union nécessaire.

Si nous avons pu paroître négliger des alliés qui ne peuvent jamais nous être étrangers, si plutôt eux-mêmes ont cru pouvoir s'isoler de nous, & s'ils ont pris quelque défiance de nos sentimens pour eux, nous devons nous empresser de faire cesser des soupçons inquiets, & la nation doit ratifier bientôt le traité solemnel qui rendra plus indissolubles & plus éternels les liens qui doivent unir les deux peuples.

Certainement nos ministres ne négligent pas, en ce moment, une négociation si importante, & nous aurons bientôt justice des droits onéreux dont on vient récemment en Espagne de charger le commerce françois : l'on doit insister sur-tout à faire alléger ceux qui sont perçus sur notre navigation, & nous-mêmes, nous devons l'affranchir des droits énormes que paye à Cadix notre navigation, sous le nom de droit de *consulat* & de *Saint-Louis*; ou au moins les modifier tellement, que cette navigation n'en soit plus accablée.

Nous avons peu de choses à dire sur notre navigation avec la Sardaigne, Gènes, Venise, la Toscane, les Etats du pape, Naples & l'Empire. L'on peut appliquer à la

navigation particulière de ces lieux différens, ce que nous avons observé déja sur la navigation en général; mais quand même les choses devroient rester sur l'ancien pied, toujours faudroit-il réclamer dans ces divers Etats une juste réciprocité, & ne jamais souffrir que nous ne jouissions pas chez eux des mêmes faveurs que nous leur accordons chez nous. Le gouvernement doit toujours avoir l'œil ouvert sur ce qui se passe chez nos voisins : rigide observateur des traités, il en doit toujours réclamer l'exécution; sa vigilance doit épier le mouvement du commerce de nos rivaux, pour chercher les moyens de mettre toujours le nôtre en équilibre; le plus petit droit doit être compensé par un droit pareil; une prime doit commander une prime, une prohibition doit en appeler une autre.

Quant à l'Angleterre & à la Hollande, nous ne pouvons jamais espérer d'établir chez eux une navigation lucrative. En Angleterre, l'acte de navigation nous repousse; & comme si ce n'étoit pas assez, les droits excessifs qui se perçoivent sur nos vaisseaux, nous interdisent absolument l'accès de leurs ports. Les droits de feux sont ruineux pour nous; & ceux de pilotage sont si énormes, qu'un navire françois ne monte & ne redescend point la rivière de Londres sans laisser dans les mains des pilotes de la Tamise la portion la plus réelle du frêt qu'il poursuit. La sobriété, nous dirons plus, la parcimonie, l'avarice des Hollandois, le bas prix de l'intérêt de l'argent chez eux, feront toujours que leur navigation sera moins chère que la nôtre. Nous ne pouvons donc point rivaliser avec eux chez l'étranger, encore moins chez eux-mêmes.

Nous avons rapidement fait passer en revue sous vos yeux les différentes branches de notre navigation; vous avez vu que là il falloit la soulager de certains tributs, ici l'exciter par des primes, partout la favoriser d'une protection puissante & soutenue. Mais nous terminerons dans

le même ſens que nous avons commencé; nous dirons que c'eſt par la prohibition, par l'excluſion des étrangers, autant que les traités exiſtans peuvent nous le permettre, que nous pouvons ſervir plus efficacement notre navigation.

Rien n'eſt plus important que le décret que nous provoquons; rien ne ſera plus ſalutaire que ſon effet, rien de plus avantageux que ſes conſéquences.

Nous ſavons apprécier l'emploi du temps : il faut être ſobre de paroles & même de raiſons. Voici le projet de décret que nous avons l'honneur de vous propoſer comme la baſe d'un décret de navigation (1).

L'Aſſemblée nationale, après avoir entendu ſon comité d'agriculture & de commerce, décrète :

Article premier.

Aucun navire ne ſera à l'avenir réputé françois, & ne jouira des avantages attachés aux navires nationaux, s'il n'eſt de conſtruction françoiſe, c'eſt-à-dire, conſtruit dans un port ſous la domination de la France, ou s'il n'a été pris ſur l'ennemi & déclaré de bonne priſe, ou confiſqué légalement; enfin ſi les capitaine, officiers, & les deux tiers de l'équipage au moins, ne ſont pas françois : les navires, quels qu'ils ſoient, naviguans en ce moment ſous la bannière de France, & reconnus par les amirautés pour être de propriété françoiſe, conſerveront ce caractère, & ſeront cenſés navires nationaux.

---

(1) Nous recommandons à ceux qui voudront ſe livrer à la diſcuſſion de ce projet de décret, de ſe procurer celui rédigé par M. Ducher ſur le même ſujet, & qui ſe vend chez Cuſſac, au palais-royal. Son projet de décret eſt plein d'excellentes vues ; c'eſt un hommage que le rédacteur croit devoir rendre à M. Ducher.

I I.

Le petit cabotage ou le transport de telles marchandises que ce soit, ne pourra être fait d'un port de France à un autre port de France que par navires nationaux. Il est défendu à tout étranger de faire cette navigation intérieure, sous peine de confiscation du bâtiment.

I I I.

Aucune marchandise quelconque ne pourra être importée que par des navires françois, ou par ceux appartenans aux États où ces mêmes marchandises ont pris leur origine.

I V.

Les traités existans entre la France & les différentes puissances, seront maintenus & exécutés jusqu'à leur expiration, & ils ne pourront être renouvelés qu'en ce qui ne contrariera pas les dispositions du présent décret.

SUITE AU RAPPORT

Sur le projet de décret de navigation.

PROJET DE DÉCRET

Sur le jaugeage des navires.

L'Aſſemblée nationale, après avoir entendu ſon comité d'agriculture & de commerce, ſur les moyens d'établir dans tous les ports du royaume une méthode de jaugeage conſtante & uniforme, dont l'application ſoit ſimple & facile, & qui donne les moyens de déterminer invariablement, par une ſeule opération, la jauge de chaque navire, pour tout le temps de ſa durée, décrète ce qui ſuit :

ARTICLE PREMIER.

Tous les navires françois, de quelqu'eſpèce qu'ils ſoient, ſeront jaugés par les jaugeurs établis près des tribunaux de commerce, & ne pourront, leſdits jaugeurs, ſous quelque prétexte que ce puiſſe être, employer aucune autre méthode de jaugeage que celle qui ſera preſcrite par le préſent décret, à peine de deſtitution.

II.

La jauge de chaque navire continuera à être exprimée

en tonneaux de mer ; & pour en déterminer le nombre, les jaugeurs mesureront premièrement la longueur, la largeur & le creux du navire, exprimés en pieds, pouces & lignes.

La longueur sera prise depuis le trait extérieur de la rablure de l'étambo, ou de son prolongement mesuré sur le pont supérieur ; & faute de pont, sur le plat-bord, jusqu'au trait extérieur de la rablure de l'étrave, pris de la même manière.

La largeur sera prise en dehors au plus fort du bâtiment, au moyen d'à-plombs suspendus à une règle posée transversement sur le plat-bord ; lesquels à-plombs araseront les préceintes ou bordages extérieurs.

Si le bâtiment avoit un soufflage, il seroit fait déduction de l'épaisseur de ce soufflage ; & dans le cas où il y auroit quelque difficulté à reconnoître cette épaisseur, il seroit appelé, sans déplacer, un maître charpentier-constructeur, pour en juger.

Le creux sera pris, savoir, pour les navires pontés, depuis le dessus du pont supérieur jusqu'à la quille ; à l'effet de quoi le jaugeur mesurera la hauteur à une des pompes, si le bâtiment est plein, & en levant une paraclose si le bâtiment est vuide ; & pour les bâtimens non pontés, depuis le milieu d'une ligne fortement tendue d'un plat-bord à l'autre, jusqu'à la quille.

On observera que si le navire a une coupée, le creux doit être compté depuis le dessus du pont seulement, & non depuis le dessus de la coupée ; & si le bâtiment a des gaillards prolongés, le creux ne sera compté pareillement que depuis le pont qui est immédiatement au-dessus de la barre d'hourdi, ou de la plus grande largeur du bâtiment, excepté toutefois dans les corsaires rehaussés, dont la barre d'hourdi servira de barre de pont : le creux de ces derniers bâtimens sera compté depuis le dessus du pont supérieur.

I I I.

Indépendamment des dimenſions principales déterminées dans l'article précédent, les jaugeurs meſureront deux largeurs du bâtiment, l'une à l'avant & l'autre à l'arrière, en la manière ſuivante.

Ils prendront la douzième partie ou le pouce pour pied de la longueur totale du bâtiment déja trouvée, & ils porteront cette longueur dans la direction de la quille, depuis le trait extérieur de la rablure de l'étrave, en venant vers l'arrière, & depuis le trait extérieur de la rablure de l'étambot, en allant vers l'avant; & après avoir marqué les points ſur leſquels ces meſures tomberont, ils prendront à chacun de ces points la largeur du bâtiment, en ſuivant le même procédé que pour la meſure de la largeur au fort, ſavoir, par des à-plombs arraſant les préceintes ou bordages extérieurs.

I V.

Toutes ces opérations étant faites, le jaugeur procédera au calcul de la jauge du navire.

Premièrement, il prendra le produit des trois dimenſions principales; ſavoir, la longueur, la largeur & le creux, lequel produit ſera exprimé en pieds cubes & portion de pieds cubes.

Secondement, le jaugeur procédera à la recherche du diviſeur, par lequel le produit ainſi réduit doit être diviſé pour déterminer le tonnage du navire.

Il additionnera la largeur du bâtiment, meſurée au douzième de l'avant, avec la largeur, meſurée au douzième de l'arrière; il prendra la moitié de cette ſomme, qu'il retranchera de la largeur meſurée au fort du navire, ce qui lui donnera un excédant; enſuite ſe ſervant de

table annexée au présent décret, il cherchera en tête des colonnes de la largeur au fort, celle qui approche le plus de la largeur au fort précédemment mesurée, & il cherchera pareillement dans la colonne des excédans celui qui approche le plus de l'excédant trouvé en la manière ci-dessus ; & la case de la table correspondante à ces deux termes, donnera le diviseur.

Troisièmement, enfin il divisera le produit des trois dimensions, toutes déductions faites, par le diviseur trouvé, & le quotient donnera le nombre de tonneaux qui exprime la jauge totale du bâtiment.

V.

Il sera déduit un sixième du produit total du jaugeage pour le logement de l'équipage dans les navires à entre-pont qui n'ont ni gaillards ni dunettes au-dessus du pont depuis lequel on aura compté le creux : il sera déduit un douzième seulement dans ceux desdits navires qui auront une dunette, carrosse, rouffle ou coupée, & il ne sera fait aucune déduction dans ceux de ces navires qui ont un gaillard ou des gaillards prolongés au-dessus du pont. Quant aux navires, barques & bâtimens à un seul pont, & aux bâtimens non pontés, il ne sera fait aucune déduction ; & si lesdites barques & bâtimens à un seul pont ont une dunette, carrosse ou rouffle, il sera ajouté un douzième au produit : le restant du produit total du jaugeage, après que les déductions ou additions prescrites par le présent article auront été faites, donnera la jauge réelle du navire.

VI.

Les mesures dont lesdits jaugeurs se serviront, seront étalonnées sur celles qui seront envoyées dans tous les ports par le ministre ayant le département de la marine,

lesquelles demeureront déposées au greffe des tribunaux de commerce.

VII.

L'un des juges du tribunal de commerce assistera au jaugeage de tous les navires de la portée de cinquante tonneaux & au-dessus, à l'effet d'examiner si les jaugeurs se conforment exactement à la méthode prescrite ci-dessus, & prennent avec précision les mesures qui y sont indiquées ; il pourra pareillement assister au jaugeage des navires, barques, bateaux & autres petits bâtimens au-dessous de cinquante tonneaux, lorsqu'il en sera requis par les propriétaires.

VIII.

Il sera dressé un procès-verbal de jauge conforme au modèle joint au présent décret, & dans lequel seront énoncées toutes les mesures qui auront été prises, les résultats des calculs faits en conséquence, une description sommaire du navire & de son gréement : ledit procès-verbal signé par le juge présent & par le jaugeur, sera déposé & enregistré au greffe du tribunal de commerce, & il en sera délivré une expédition au propriétaire.

IX.

Les propriétaires pourront aussi assister aux jaugeages, ainsi que les personnes qui seront choisies par eux pour en suivre les opérations, & ils signeront le procès-verbal ; & dans le cas où lesdits propriétaires ou leurs représentans auroient quelques observations à faire sur les mesures prises par les jaugeurs, le juge présent en prendra connoissance à l'effet d'y statuer de suite & sans déplacer, & en fera mention dans le procès-verbal.

X.

La jauge du navire demeurera fixée par ledit procès-verbal pour tout le temps de la durée dudit navire, à moins que le jaugeage ne soit réformé en conséquence des vérifications qui pourront en être faites dans les cas énoncés au présent décret, & en la manière qui sera prescrite ci-après.

X I.

Si les propriétaires soupçonnent quelqu'erreur dans les mesures du jaugeage, ils pourront, dans le délai de huitaine, en demander une vérification, laquelle sera faite en présence d'un autre juge du tribunal du commerce que celui pardevant lequel le premier jaugeage aura été fait, mais cependant par le même jaugeur, auquel seront adjoints deux autres jaugeurs, l'un nommé d'office par le tribunal de commerce, & l'autre choisi par lesdits propriétaires.

X I I.

Si lesdits propriétaires présument qu'il n'y a pas erreur dans les mesures, mais seulement dans les calculs du procès-verbal, lesdits calculs seront vérifiés devant le tribunal de commerce; & si l'erreur est reconnue, il en ordonnera & fera faire de suite la correction sur le procès-verbal.

X I I I.

Les droits & vacations des jaugeurs seront fixés par le tarif joint au présent décret, & tous autres droits actuellement établis sous le titre de jauge ou de vérification de jauge, & qui se perçoivent à l'arrivée ou à l'expédition des navires, seront & demeureront éteints & supprimés.

XIV.

XIV.

Six mois après la publication du présent décret, il ne sera délivré aucunes expéditions pour les navires qui n'auroient pas été jaugés en la manière prescrite ci-dessus, & dont les propriétaires, capitaines ou maîtres justifieront en représentant l'expédition du procès-verbal qui leur aura été remise, conformément à l'article VIII; & seront néanmoins exceptés les bateaux, chaloupes & autres petits bâtimens au-dessous de la portée de dix tonneaux, destinés pour la pêche seulement, auxquels il pourra être délivré des congés de pêche, quoiqu'ils n'ayent pas été jaugés.

XV.

Le port en tonneaux de chaque navire sera énoncé sur toutes les feuilles de congé qui seront délivrées aux capitaines & maîtres qui les commanderont, conformément à ce qui sera déterminé par le procès-verbal de jaugeage dont l'expédition demeurera toujours jointe auxdits congés; & il sera pareillement fait mention du port en tonneaux sur le rôle d'équipage.

XVI.

Le nom du navire, son numéro & son port en tonneaux, seront gravés sur une plaque de cuivre ou de plomb, timbrée du poinçon particulier du tribunal de commerce du domicile dudit navire, laquelle plaque sera appliquée sur l'étambot au-dessus de la ligne de flottaison de charge, du côté de tribord.

XVII.

Les déclarations de portée qui seront faites par les propriétaires, capitaines & maîtres dans les chartes parties

& actes de nolisement, seront conformes à ladite jauge; laquelle servira de règle pour la décision des contestations qui pourroient s'élever entre lesdits propriétaires ou capitains & affréteurs ou chargeurs, ainsi que dans toutes autres relatives à la capacité & au port en tonneaux dudit navire.

XVIII.

Tous les droits relatifs à la portée des navires, seront perçus conformément au jaugeage énoncé dans les procès-verbaux, lesquels serviront pareillement à régler les primes qui pourront être accordées pour l'encouragement du commerce.

XIX.

Les navires dont le jaugeage aura été fait dans un autre port que celui du domicile choisi par les propriétaires, ou dont le domicile sera changé depuis le jaugeage, seront vérifiés lorsqu'ils arriveront dans le port du domicile.

XX.

Les propriétaires, capitaines ou maîtres, remettront à cet effet au greffe du tribunal de commerce, huit jours après l'arrivée du navire, l'expédition du procès-verbal de jaugeage, dont toutes les mesures & calculs seront vérifiés par le jaugeur, en présence d'un juge du tribunal susdit, & desdits propriétaires ou de leurs représentans.

XXI.

Si le résultat de ladite vérification est conforme à celui du jaugeage, ou si la différence n'excède pas le quarantième du total, le procès-verbal du susdit jaugeage subsistera en son entier, & il sera enregistré au greffe du tribunal de commerce du domicile du navire, avec le

certificat de vérification, lequel sera écrit & signé par le jaugeur au bas de l'expédition du procès-verbal.

XXII.

Les receveurs de droits quelconques & tous autres, les affrêteurs des navires & toutes personnes qui auront intérêt à en connoître & faire constater la véritable jauge, pourront aussi requérir des vérifications extraordinaires du jaugeage, lesquelles seront faites aux frais des parties requérantes, & en présence d'un juge, par deux experts-jaugeurs, dont l'un sera nommé d'office par le tribunal de commerce, & l'autre choisi par lesdites parties requérantes.

XXIII.

Lorsqu'il sera reconnu par lesdites vérifications, qu'il y a eu erreur dans les mesures de jaugeage, & qu'elle excède le quarantième du total, le procès-verbal sera annulé, & il en sera dressé un second, dans lequel on constatera avec précis les dimensions réelles du navire : les frais des vérifications extraordinaires pourront, dans ce cas, être répétés contre le jaugeur qui aura dressé le premier procès-verbal, lequel pourra aussi être condamné au paiement d'une amende, & même destitué, suivant l'exigence des cas.

XXIV.

Les navires dont le jaugeage aura été vérifié deux fois sans qu'il y ait été reconnu d'erreur excédant le quarantième, ne pourront plus être soumis à de nouvelles vérifications, à moins qu'il n'ait été fait quelque changement auxdits navires.

XXV.

Les propriétaires, capitaines & maîtres des navires

auxquels il ſera fait des changemens qui pourroient en altérer la jauge, ſeront tenus, à peine de 300 liv. d'amende, de déclarer leſdits changemens au greffe du tribunal de commerce, afin qu'il puiſſe être procédé à un nouveau jaugeage.

XXVI.

Les nouveaux jaugeages ſeront faits en la manière ci-deſſus portée; & dans les procès-verbaux qui ſeront dreſſés à cet effet, le jaugeur comparera l'état actuel du navire avec celui dans lequel il ſe trouvoit lors du premier jaugeage, énoncera les changemens qui ont été faits & les raiſons des différences qui pourront ſe trouver entre les réſultats des deux jaugeages.

XXVII.

Le tribunal de commerce adreſſera tous les trois mois au miniſtre de la marine, un état ſommaire des jaugeages qui auront été faits pendant leſdits trois mois, ainſi que des vérifications de jauge, en diſtinguant les navires domiciliés dans leur reſſort, de ceux qui n'en ſont pas, & leſdits états ſeront conformes aux modèles qui ſeront donnés à cet effet.

XXVIII.

Les navires étrangers qui entreront dans les ports du royaume, ſeront jaugés par les jaugeurs, ſuivant les méthodes preſcrites par le préſent décret; mais le juge du tribunal de commerce n'aſſiſtera audit jaugeage que lorſqu'il en ſera requis par les capitaines & maîtres, ou par les repréſentans des propriétaires.

XXIX.

Les procès-verbaux de jaugeage des navires étrangers

feront dreffés dans la même forme que ceux des navires françois, & il en fera remis des expéditions aux capitaines: lefdits jaugeages pourront pareillement être vérifiés en la manière prefcrite par les articles XI, XII & XXII, lorfque lefdites vérifications feront requifes par les capitaines, par les receveurs des droits, ou par toutes autres perfonnes intéreffées à faire conftater la véritable jauge defdits navires.

X X X.

Les droits de frêt, d'ancrage & autres relatifs à la portée des navires, feront perçus fur lefdits navires étrangers, conformément au réfultat defdits jaugeages.

X X X I.

Les navires étrangers qui auront été jaugés dans un port du royaume en la manière ci-deffus prefcrite, ce dont les capitaines juftifieront en repréfentant l'expédition du procès-verbal qui leur aura été délivrée conformément à l'article 29, feront difpenfés d'un nouveau jaugeage, & feront feulement vérifiés, à l'effet de reconnoître s'il n'a pas été fait des changemens qui aient pu altérer la jauge; pour laquelle vérification les jaugeurs ne percevront que la moitié du droit de jaugeage fixé par le tarif annexé au préfent décret.

TARIF des droits & ſalaires des greffiers des tribunaux de commerce, des jaugeurs pour les fonctions qui leur ſont attribuées par le projet de décret ci-deſſus.

Au greffier, pour la lecture & enregiſtrement des titres de propriété des navires de cinquante tonneaux & au-deſſus, y compris le certificat d'enregiſtrement mis enſuite des actes	1 l.	10 ſ.
Les droits ci-deſſus ſeront réduits à moitié pour les navires au-deſſous de 50 tonneaux.		
Pour l'expédition des certificats de déclaration de domicile & de propriété qui ſeront délivrés, il ſera payé		
Au greffier, non compris le papier timbré.	1	»
Et pour les bâtimens au-deſſous de cinquante tonneaux........................	»	12
Pour les ſimples déclarations de domicile des navires, lorſqu'il n'y aura pas d'enregiſtrement de titres de propriété, & pour celles de changemens de domicile,		
Il ſera payé au greffier, non compris le papier timbré...........................	»	12
Pour l'extrait des déclarations de propriété auquel il ſera joint la note des expéditions du navire, des changemens de propriété & autres actes, ainſi que le certificat de la permiſſion en tranſport de domicile,		
Il ſera payé au greffier	1	10
Non compris le papier & les mêmes droits pour les déclaration & enregiſtrement dudit extrait au greffe du tribunal de commerce du nouveau domicile.		

Les déclarations de perte & démolition

de navires & autres, seront reçues gratuitement & sans frais.

Il sera payé aux jaugeurs, pour l'opération de la jauge des navires & la rédaction du procès-verbal, non compris le papier,

Pour les navires de 10 à 50 tonneaux...	3 l.	»
De 50 à 100....................	5	»
100 à 200....................	6	»
200 à 300....................	7	»
300 à 400....................	8	»

& ainsi de suite, en ajoutant toujours 20 sols par 100 tonneaux, non compris les frais de voyage, s'il y a lieu.

Il ne sera rien perçu pour les bateaux de pêche & autres petits bâtimens au-dessous de 10 tonneaux.

Les droits de la vérification qui pourra être faite dans le port du domicile, conformément aux articles XIX, XX & XXI, seront pareils à ceux du premier jaugeage.

Pour les vérifications de jaugeage requises par les propriétaires ou autres, conformément aux articles II & XXII.

Il sera payé à chaque expert les droits attribués ci-dessus aux jaugeurs, suivant la grandeur du navire.

Il sera payé au premier jaugeur assistant à ladite opération, moitié du droit pour la confection & enregistrement du procès-verbal.

Il sera payé au greffier, pour son assistance, l'expédition & l'enregistrement, non compris le papier 3 10

Pour les jaugeages des navires étrangers, il sera payé aux jaugeurs les droits énoncés ci-dessus, relativement à la grandeur des navires;

lesdits droits seront réduits à moitié pour les vérifications mentionnées en l'article XXXI du décret.

Pour le procès-verbal de vérification des calculs de jaugeage, dans les cas prévus par l'article du décret, il sera payé

Au greffier, non compris le papier . . . . . . 1 l. » s.

A l'expert-vérificateur. . . . . 2 »

Pour l'enregistrement de chaque opération formée au greffe, il sera payé. 7 6

Modèle d'un procès-verbal de jaugeage.

Procès-verbal du jaugeage du navire le du tribunal de commerce de N°.

Le du mois de mil sept cent je soussigné, jaugeur du tribunal de commerce de me suis transporté à bord du navire le amaré à la réquisition de & j'y ai procédé au jaugeage dudit navire, conformément à ce qui est prescrit par le décret du 1791, en présence de juge du tribunal de commerce j'ai reconnu que ce navire étoit un à mâts ayant

& ayant ensuite mesuré la longueur, largeur & creux dudit navire, avec les règles étalonnées sur celles du tribunal de commerce, j'ai déterminé lesdites dimensions ainsi qu'il suit :

Longueur totale, depuis le trait extérieur de la rablure de

l'étrave, jusqu'au trait extérieur de la rablure de l'étambot, ou de son prolongement mesuré sur le........................... | pieds pouc. l. | » » »

	pieds	pouc.	l.
l'étrave, jusqu'au trait extérieur de la rablure de l'étambot, ou de son prolongement mesuré sur le...........................	»	»	»
Largeur prise en dehors au plus fort du navire, au moyen d'à-plombs suspendus à des règles posées transversalement; lesdits à-plombs arrasant les préceintes ou bordages extérieurs.	»	»	»
Ceux pris dans depuis le jusqu'à conformément à l'article 2 du décret...........................	»	»	»
Produit des trois dimensions..........	»	»	»
à conformément à l'article du décret, un du total, le navire ayant ci.............	»	»	»
	pieds cubes.		
Produit net.....................	»	»	»

J'ai procédé à la recherche du diviseur de ce produit en la manière suivante.

	pieds	pouc.	l.
La longueur totale déterminée de l'autre part étant................................	»	»	»
j'ai pris le douzième ou pouce pour pied de ladite longueur; savoir :..................	»	»	»

Et ayant porté cette douzième partie sur le pont dans la direction de la quille, depuis le trait extérieur de la rablure de l'étrave, en allant vers l'arrière, & depuis le trait extérieur de la rablure de l'étambot, en allant vers l'avant, & fait une marque à chacun des points indiqués par ces mesures, j'y ai pris la largeur du navire avec des plombs arrasant les préceintes ou bordages extérieurs.

	pieds	pouc.	
Largeur du navire au douzième de la longueur en avant...........................	»	»	»
Largeur priſe au douzième de la longueur en arrière...........................			
Somme de ces largeurs...........	»	»	»
Moyenne deſdites largeurs, ou moitié de la ſomme................................	»	»	»
Largeur au fort déterminée de l'autre part..	»	»	»
Différence ou excédant des largeurs.	»	»	»

Enſuite me ſervant de la table annexée au décret du j'ai cherché dans la colonne des largeurs au fort le terme le plus approchant de la largeur » pieds » pouces » lig. que j'ai trouvé être celui de » pieds » pouces » lignes ; j'ai cherché pareillement dans la colonne des excédans le terme le plus approchant de l'excédant trouvé ci-deſſus, » pieds » pouces » lignes, qui a été celui de » pieds » pouces » lignes, & la caſe correſpondante à ces deux termes m'a donné pour diviſeur le nombre par lequel j'ai diviſé en conſéquence le produit net des trois dimenſions déterminé de l'autre part & j'ai eu au quotient, pour la jauge dudit navire, tonneaux, ci..................... » » »

En foi de quoi j'ai dreſſé le préſent procès-verbal. A le 17

Nous, juge au tribunal de commerce de certifions que le jaugeage du navire le a été fait en notre préſence par le ſieur jaugeur, ſuivant les méthodes preſcrites par le décret du